Canada. Commission royale d'enquete sur le pilotage maritime
Audiences (v. 51-53 in 1 volume) 1963

1968

A (20) 715

ROYAL COMMISSION

ON

PILOTAGE

HEARINGS

HELD AT QUEBEC

QUEBEC

P.Q.

VOLUME No.: 51-53

DATE: July 24, 1963

TEXTE FRANCAIS.

OFFICIAL REPORTERS
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
BOARD OF TRADE BLDG.
11 ADELAIDE ST. W.
TORONTO

364-5865 364-7383



C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUÊTE [illegible]

PRÉSENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., [illegible]

[illegible]

Me [illegible]
[illegible]

Me [illegible]
[illegible]

Me [illegible]
[illegible]

Me J. [illegible]
[illegible]

Me JEAN [illegible]
[illegible]

VOLUME [illegible]

TEXTE FRANÇAIS - [illegible] 1967

ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission:

Me MARC LALONDE, c.r.,
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central,
procureur de laCorporation des Pilotes du Port de Montréal,
procureur de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent:

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
procureur de la Canadian Merchant ServiceGuild:

Me J . MAHOONEY,
procureur de Dominion Marine Association:

Me JEAN BRISSET, c.r.,
procureur de la Fédération des Armateurs du Canada:

VOLUME 51 - Page 1,343 à 1,459

TEXTE FRANCAIS - SEANCE DU 24 JUILLET 1963.

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

Le vingt-quatrième jour de juillet, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

ALBERT HAMEL -

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r., pour la Can. Merchant Service Guild: Votre Seigneurie, avant de commençer le contre-interrogatoire de ce témoin, je désirerais avec votre permission, déposer les copies certifiées des résolutions de l'Association des Propriétaires de Navires du St-Laurent concernant les services de télécommunications, de radio-téléphone sur le St-Laurent, la voie maritime.

Ces résolutions couvrent une période



- la période des dix dernières années, au cours desquellles il y a eu douze résolutions dans ce sens, envoyées au ministère des Transports à Ottawa, réclamant tant des opérateurs bilingues sur la voie maritime que sur le St-Laurent, et réclamant également des améliorations aux stations portuaires de l'Association, y compris l'installation d'un appareil de radio-téléphone pour le contrôle du trafic dans le port de Québec.

Ces résolutions sont déposées en liasse sous la cote 584.

Q Monsieur Hamel, il a été question hier dans votre témoignage de quelques cas de discipline, et surtout d'incidents au cours desquels certains capitaines de navires avaient refusé les services de pilotes. Est-ce qu'il n'est pas exact qu'il est arrivé que malgré ces plaintes des capitaines, malgré ces renvois de certains pilotes, une enquête subséquente a démontré dans plusieurs cas que l'information n'était pas exacte?

R Oui, c'est arrivé.

Q Est-ce qu'il n'est pas exact également, en tant que surintendant local des pilotes, que vous avez eu également des plaintes sur des capitaines qui

n'étaient pas en état de conduire leur navire, qui étaient en état d'ébriété?

R De la part des pilotes, j'ai eu des rapports qu'il arrivait souvent qu'ils ne voyaient pas le capitaine, ou le capitaine venait sur le pont, et il était en état d'ébriété.

TRANSQUESTIONNE par Me JEAN BRISSET, c.r.
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Hamel, pourriez-vous nous dire la date de votre retraite?

R Je suis parti du bureau pour maladie le dix-sept (17) avril mil neuf cent soixante et un (1961), et on m'a mis à la retraite le vingt-trois (23) décembre, à midi, mil neuf cent soixante et un (1961).

Q Alors, vous avez été absent du bureau pendant l'année mil neuf cent soixante et un (1961), à compter du mois d'avril...

R Le dix-sept (17) avril au soir.

Q Bien que vous n'étiez pas officiellement à la retraite, vous n'avez pas rempli vos fonctions pendant le reste de la saison?

R Du tout.

Q Qui avait été votre remplaçant pendant cette année mil neuf cent soixante et un (1961)?

R Après moi, c'est le capitaine Allard.

Q Maintenant, vous avez dit que pendant le temps de votre administration, il y avait ici, à Québec, au bureau du pilotage, des dortoirs ou accommodations pour les pilotes?

R Oui monsieur.

Q Savez-vous vous si ça existe encore?

R D'après l'information que j'ai, tout est parti maintenant; il n'y a plus de dortoir.

Q Vous avez expliqué que les pilotes se servaient de ces dortoirs quand ils devaient attendre un navire. Est-ce qu'en regard de ces attentes, il pouvait arriver qu'un navire qui devait - qui avait été annoncé pour une heure précise, arrivait parfois une heure ou même deux heures en retard, disons, pendant la nuit, et que le pilote était là aux fins d'attendre l'arrivée de son navire?

R Oui, ça pouvait arriver.

Q Est-ce que dans ces cas-là, le pilote pouvait se retirer au dortoir, dormir jusqu'à temps qu'on l'appelle?

R Oui, il pouvait dormir là.

Q Est-ce que ceci était assez fréquent, pendant la nuit?

R .....

Q Ces attentes?

R Vous voulez dire: Les retards des navires?

Q Oui.

R Pas absolument; ça peut ^etre les conditions atmosphériques, la brume, quelque chose comme ça, qui aurait pu l'arrêter.

Q Est-ce qu'également lorsqu'un navire devait arriver pendant la nuit, et que le pilote, par conséquent, devait prendre son navire, disons, à deux ou trois heures du matin, est-ce qu'il arrivait que le pilote se rendait plus tôt pour pouvoir dormir à la station?

R Oui, ça pouvait arriver, il pouvait y avoir un navire, le soir, nous réglons les navires pour durant la nuit, alors, certains pilotes aimaient mieux venir au bureau vers onze heures et demie ou minuit et se coucher pour ne pas déranger leur famille durant la nuit, pour revenir au bureau, et quand on avait un téléphone de St-Nicolas, une demi-heure - ça dépendait de la marée, le montant ou le descendant, alors, il allait le réveiller, et il montait à bord.

Q Monsieur Hamel, je suis au courant - je suis certain que le règlement du pilotage pour la circonscription de Québec a été complètement revisé en mil neuf cent cinquante-sept (1957), c'est-à-dire, trois ou quatre ans avant que vous quittiez l'administration?

R Oui.

Q Vous rappelez-vous?

R Oui.

Q Je voudrais attirer votre attention

sur l'article 19, sous section 3 de ce nouveau règlement du 7 février 1957, qui se lit comme suit:

"Le surintendant, s'il a des motifs raisonnables de supposer que les facultés d'un pilote à la veille d'être de service sont affectées par suite de l'usage de boisson ennivrante ou de narcotiques doit immédiatement rayer son nom de la liste des affectations, faire une enquête approfondie à ce sujet, et présenter à l'autorité un rapport de ses conclusions."

Est-ce que vous avez eu l'occasion de référer à cet article et de faire l'enquête qui y est mentionnée, après avoir retranché le nom d'un pilote de la liste d'affectation?

R Oui monsieur.

Q Dans les quatre dernières années qui ont...

R Oui.

Q ... précédé votre résignation?

R Mon départ.

Q Après que ce nouveau règlement ait été passé, vous n'aviez plus le droit de mettre un pilote à l'amende, comme vous le faisiez autrefois?

R Non monsieur.

Q Est-ce que dans les cas où vous avez fait des rapports en vertu de cet article que je viens de vous lire, vous savez s'il y a eu des sanctions de prises, au département?

R Oui, il y a eu des sanctions de prises.

Q Mais cela n'était plus de votre juridiction?

R Non, naturellement, après avoir fait l'enquête préliminaire, qu'on appelle, que je faisais à mon bureau, je transmettais mon rapport à l'autorité du pilotage à Ottawa.

Q En d'autres termes, vous n'aviez plus juridiction vous-même d'imposer des mesures disciplinaires?

R Non monsieur.

Q Est-ce qu'il y avait des cas où vous aviez vous-même l'autorité d'imposer des mesures disciplinaires?

R .....

Q Ou si dans tous les cas vous référiez à Ottawa, à l'autorité centrale?

R .....

Q Une fois que ce nouveau règlement ait été passé

R Un pilote était sous l'influence de la boisson, je l'enlevais de la liste immédiatement, ah oui.

Q Mais est-ce que vous aviez le droit, vous-même, comme surveillant de prendre des mesures disciplinaires, dans d'autres cas que le cas que nous venons de mentionner, le cas d'ébriété?

R D'autres que la boisson?

Q Oui.

R Il fallait que je fasse mon rapport à Ottawa à part ça, avant de prendre une mesure; le suspendre, je n'avais pas le droit de suspendre avec le nouveau tarif.

Q Ni d'imposer l'amende?

R Non, du tout.

Q Dans tous les cas, s'il y avait offense quelconque, quelle qu'en soit la nature, et il fallait faire rapport à Ottawa, et vous n'aviez plus l'autorisation vous-même de prendre de mesures disciplinaires?

R Non.

Q Maintenant, est-ce que, disons, dans les quatre dernières années avant votre retraite, il s'est soulevé des problèmes quelconque assez d'importance en rapport avec le pilotage ici dans votre district, dans votre circonscription?

R En général?

Q Oui.

R Oui, le comité venait me rencontrer pour certaines questions qu'on soumettait au ministère: Améliorations ou plaintes.

Q A chaque fois qu'il y avait un problème qui se soulevait de cette façon, vous faisiez rapport également au ministère, et le ministère prenait les dispositions nécessaires?

R Oui.

Q En d'autres termes, vous n'aviez pas

l'autorité vous-même, sur les lieux, de prendre les mesures nécessaires pour remédier au problème qui était soulevé?

R Les choses importantes...

Q Oui.

R ... vous voulez dire?

Q Oui.

R Non, ça c'était à Ottawa.

Q Maintenant, dans les choses de pas d'importance, pourriez-vous me donner un exemple de ce que vous considérez comme n'étant pas important, ne valant pas la peine d'être référé à Ottawa?

R Vous prenez comme le navire Citadel qui s'occupait - qui fait le transport à la Pointe au Père, ou aux Escoumains, à propos de l'équipage, alors, je pouvais régler l'affaire ici; on règlait l'affaire ici sans référer l'affaire à Ottawa, des choses ordinaires.

Les grosses questions étaient transmises au ministère.

Q Maintenant, vous nous avez parlé d'apprentissage, au cours de votre témoignage; est-ce qu'il s'est produit un chagement, dans les dernières années de votre administration, dans le système d'apprentissage et le système d'enrolement pour les apprentis, pour le service?

R Oui, il y a eu des changements, depuis que je suis parti, je crois qu'il y a eu des

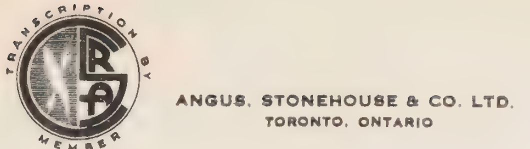
changements. Mais dans mon temps, il a été question d'abolir la liste des aspirants; on avait une liste des deux districts, de Québec et de Montréal, des garçons qui avaient fait une demande pour inscription comme aspirants apprentis-pilotes. Alors, il a été question d'abolir ces listes-là et de faire une annonce dans la Gazette Officielle, disant: On demande des aspirants ou des apprentis-pilotes. Alors, les garçons qui étaient qualifiés, soit par un certificat de navigation ou autrement pouvaient se présenter, passer un examen. Je ne sais pas si c'est en force dans le moment.

Q A tout évènement, dans votre administration, ce changement n'a pas eu lieu?

R Pas pendant mon service.

Q Pas pendant votre service. Alors, vous comprenez maintenant qu'il y a des annonces publiées demandant à ce que des apprentis, ou à ce que des apprentis-pilotes fassent application pour entrer au service de pilotage. Avant que ce système soit mis en vigueur, quel était le système, dans votre circonscription? Vous avez parlé des listes? C'est ça que je voudrais que vous expliquiez.

R Tout sujet britannique, canadien, pouvait transmettre sa demande, ayant au moins seize ans, pouvant passer les quatre règles simples, faire une dictée française et anglaise, et avoir des références. Ca, c'était pour mettre son nom sur la liste des aspirants apprentis-pilotes.



Q Alors, une demande vous était faite à vous?
R M'était faite à moi.
Q A titre de surveillant de district?
R Oui. Et pendant quelque temps, j'avais les deux districts: Québec et Montréal.
Q Maintenant, est-ce que vous acceptiez tous ceux qui faisaient une demande, pourvu qu'ils aient les qualifications requises?
R Oui monsieur.
Q Alors, leurs noms étaient mis sur la liste?
R Oui.
Q Lorsque vous avez laissé l'administration, combien de noms d'aspirants aviez-vous sur votre liste?
R Nombreux - ils étaient nombreux.
Q Pouvez-vous dire, à peu près?
R Ah, mettons, 150, si vous voulez, à peu près; là, je ne le sais pas par coeur, mais à peu près ça.
Q Quand vous dites: 150, est-ce: 150 pour chaque circonscription...
R Environ.
Q ... Québec et Montréal?
R Environ.
Q Et ceux qui avaient ainsi donné leurs noms comme aspirants pilotes, et qui étaient sur la liste, avaient, en général, donné leurs noms combien

d'années à l'avance?

R Ah, cinq ou six ans.

Q Est-ce qu'il y en a qui avaient donné leurs noms plus longtemps que cinq ou six ans?

R Oui, je crois; ensuite, il était un certain âge, quand ils avaient 30 ans, s'ils n'étaient pas demandés, on les rayait, on rayait le nom de la liste; j'avais seulement à les aviser: Votre nom est rayé de la liste.

Q Maintenant, les aspirants, est-ce qu'il pouvait y avoir des raisons autres que leur demandepersonnelle pour lesquelles vous rayiez leurs noms de la liste?

R A leur demande, s'ils ne voulaient pas venir, ils étaient libres de faire rayer leurs noms, à leur demande, par écrit, ou je rayais leurs noms suivant le règlement.

Q Maintenant, à titre de surveillant, est-ce que vous étiez membre de la Commission d'examens, du comité, pardon, d'examens, pour faire passer des examens, soit des aspirants pilotes pour devenir apprentis, ou soit des apprentis pour devenir pilotes?

R Quand ils rentraient aspirants, j'étais seul pour faire l'examen; ils venaient dans mon bureau, je leur faisais faire une dictée, les quatre règles simples, une dictée française et anglaise, et quelques références.

Q Maintenant, quand il s'agissait pour eux de devenir apprentis-pilotes, il s devaient

passer un autre examen, je présume?

R Je faisais passer un examen de vue avant, par le médecin, et ils passaient encore une dictée, et s'ils avaient un certificat de premier officier au cabotage, ils étaient suivant la loi, je les acceptais.

Q Alors, vous étiez le seul examinateur qui décidait de leur acceptation comme apprentis-pilotes?

R Oui monsieur.

Q Alors, une fois l'apprentissage fait et qu'ils désiraient devenir pilotes, est-ce que vous-même participiez à l'examen qu'ils devaient subir?

R Comme pilotes, j'assistais quelques fois, seulement comme spectateur, c'est tout, parce que je n'avais pas les qualifications requises pour questionner un candidat.

Q A ce moment-là, qui composait le comité d'examens?

R Le comité d'examens pour le district de Québec, des comités de pilotes de Québec, avec un représentant du ministère des Transports.

Q Combien est-ce qu'il y avait de personnes?

R Il devait y avoir trois membres du comité et un membre - un examinateur des capitaines et seconds, de Québec, et un membre du ministère du Transport.

Q Alors, le comité était composé de cinq personnes?

R Environ.

Q Trois pilotes...

R Oui.

Q ... et deux représentants des autorités...

R Oui, ils passaient devant l'examinateur des capitaines et seconds, sur les règles de route, les questions de matelotage, et quand ils arrivaient à la rivière, c'étaient les pilotes du comité qui questionnaient le futur pilote, en compagnie du représentant du ministère du Transport.

Q Maintenant, qui décidait...

R Pardon, je n'ai pas compris?

Q Qui décidait quel était le nombre de pilotes requis dans la circonscription de Québec? Est-ce que c'était vous-même ou si c'était décidé par le comité Central?

R Il était très souvent que le Comité des Pilotes venait me voir, et on se basait sur le nombre de bateaux ou le pilotage qui était fait durant une partie de la saison; alors, comme on prévoyait, des fois, une augmentation, on soumettait - le comité des pilotes faisait une demande que je trouvais juste, alors, j'écrivais au ministère, je demandais de recevoir deux ou trois pilotes, vu la circulation qu'il y avait sur la rivière dans le temps.

Q Monsieur Hamel, je comprends qu'en mil neuf cent soixante (1960), une année avant votre mise à la retraite, il y a eu quelques événements importants dans votre circonscription de Québec: Premièrement, on a permuté, je crois, la station de pilotage de Pointe au Père à Les Escoumains?

R Oui monsieur.

Q Est-ce que vous avez participé aux arrangements qui ont été faits à cet égard?

R D'abord, je me suis rendu avec le capitaine Slockom aux Escoumains, nous sommes allés voir ça avec le président, monsieur Brochu, c'est le président des pilotes du district de Québec, on est allé voir ça, faire des sondages.

Après ça, là, quand il a été question de changer la station, ça s'est fait entre le comité et le ministère des Transports. Moi, je n'ai pas eu mon mot à dire, dans le temps.

Q En général, êtes-vous en mesure de me dire quelle a été la réaction des pilotes de votre district à ce changement?

R Je crois que la majorité était pour les Escoumains. Quelques uns étaient contre les Escoumains. Il y a un pilote qui demeurait à la Pointe au Père; il a résigné quand il a vu ça, que la station allait au nord; il a resté chez lui.

Mais je crois que les jeunes étaient plutôt favorables aux Escoumains, vu la distance qui



était enlevée sur l'ancien pilotage.

Q Et vous n'avez pas participé...

R Ah non.

Q ... de façon officielle...

R Mes titres ne me le permettaient pas.

Q ... aux arrangements qui ont été faits pour amener ce changement?

R Non.

Q L'autre évènement qui s'est produit pendant cette année-là, je crois, c'est la formation de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent. Est-ce que vous êtes au courant?

R Oui, je suis au courant, mais je n'ai rien eu à faire avec.

Q Vous n'avez rien eu à faire avec ça?

R Non.

Q Vous nous avez parlé des assemblées, ou d'assemblées tenues par les pilotes, assemblées générales, pour me servir de votre expression. Est-ce qu'il y a eu des assemblées générales de pilotes, dans votre circonscription, avant la formation de cette corporation de pilotes?

R Avant la formation?

Q Oui, avant mil neuf cent soixante (1960)?

R En mil neuf cent soixante (1960)?

Q Avant mil neuf cent soixante (1960)?

R Il y a eu celle de Montréal, il y a

eu une assemblée, celle de Montréal, déjà; il y a eu une assemblée générale durant la saison.

Q De quelle saison parlez-vous?

R Avant mil neuf cent soixante (1960).

Q Avant mil neuf cent soixante (1960)?

R Oui.

Q Mais les pilotes de la circonscription de Québec n'y avaient pas participé, à ce moment-là?

R Je ne crois pas, si je me rappelle bien.

Q Est-ce qu'il est juste de dire qu'avant mil neuf cent soixante (1960), il n'y avait pas eu d'assemblée générale de pilote à laquelle avaient participé les pilotes de la circonscription de Québec?

R Durant la saison de navigation?

Q Durant la saison de navigation, oui.

R Il n'y en a pas eu.

Q Vous savez ce que je veux dire par: Assemblée générale?

R Oui, je comprends.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Pour les fins du dossier, Votre Seigneurie, je pense qu'il y aurait peut-être lieu de clarifier la situation soulevée par mon confrère, monsieur Brisset, en rapport avec les mesures disciplinaires dans la circonscription

de Québec.

Je pense que mon confrère a déclaré, à la suite del'article 23, que le surintendant à Québec, depuis le règlement de 1957, n'avait pas juridiction pour imposer des sanctions disciplinaires, mais l'article 21, paragraphe 2 du règlement de Québec a gardé cette disposition qui se lit comme suit, au paragraphe 2:

2. Tout pilote ou apprenti que le surintendant juge coupable d'une infraction au présent règlement est passible d'une amende de $40.00.

3. En cas de présumée contravention au présent règlement, le pilote ou l'apprenti qui est accusé aura la permission de présenter sa défense soit de vive voix au surintendant, soit par écrit à l'autorité.

4. L'amende imposée à un pilote en exécution du présent article peut être recouvrée par voie de retenue sur le salaire ou par suspension du brevet, jusqu'à acquittement de l'amende.

Je crois que mon confrère sera d'accord avec moi pour accepter l'interprétation à l'effet que le surintendant, dans la circonscription de Québec, tout au moins, a encore ce pouvoir d'imposer l'amende, jusqu'à concurrence de quarante dollars ($40.00).

LE PRESIDENT:
Je crois que le témoin a dit hier que depuis deux ans, il n'avait plus ce pouvoir. Alors, il y a quelque chose qui n'est pas clair.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Si c'est depuis deux ans...

LE PRESIDENT:
Depuis quelques années, il a dit qu'il n'avait plus le pouvoir d'imposer cette amende; il a dit ça hier.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
La situation, Votre Seigneurie, est à l'effet qu'il y a, dans la circonscription de Montréal - il y a eu, l'an dernier, je crois, ou l'année précédente, revision générale des

règlements de pilotage pour la circonscription de Montréal, et à cette occasion, nous avions - les pilotes ont été informés par le ministère, à la suite de l'adoption de la loi sur les droits de l'homme, fédérale, il existait certains doutes quant aux pouvoirs du ministre de déléguer son propre pouvoir d'imposer des sanctions disciplinaires, et que vu cette disposition, il était préférable de garde légalement, juridiquement tous les pouvoirs entre les mains de l'autorité de pilotage, et dans la circonscription de Montréal, ce pouvoir est accordé seulement à l'autorité de pilotage, à l'heure actuelle. C'est l'information qui nous a été communiquée.

Maintenant, un projet a été préparé pour la circonscription de Québec, qui n'est jamais venu en vigueur, avec la conclusion que le règlement de 1957 demeure encore en vigueur dans la circonscription de Québec, et le règlement, à mon avis, est très clair quant aux pouvoirs du surintendant.

LE PRESIDENT:
C'est ça. Alors, j'aimerais que le témoin clarifie aussi ce qu'il a dit hier à l'effet que depuis quelques années, il n'a plus ce pouvoir.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
Q Monsieur Hamel...
R Oui.
Q ... si on a bien compris, hier, vous avez dit que vous n'aviez plus le pouvoir d'imposer ces amendes ou mesures disciplinaires. Egalement, si j'ai bien compris, depuis, disons, trois ou quatre ans avant votre mise à la retraite - durant cette période-là, en fait, est-ce que vous avez exercé ce pouvoir, que vous l'ayiez ou non?
R Oui, je l'ai exercé.
Q Jusqu'en quelle année? Jusqu'à quel moment?
R Il aurait fallu que je vois mes livres des pilotes, quand j'impose une amende, pour vous dire la date exacte, environ, l'année.
Q En mil neuf cent soixante (1960), pour être plus précis, avez-vous exerçé ce pouvoir?
R En mil neuf cent soixante (1960) je suis parti au mois d'avril, alors je n'ai pas eu le temps de me fâcher et d'imposer une amende tout de suite.

Q J'ai compris que vous étiez au mois d'avril mil neuf cent soixante et un (1961)?
R Ah, mil neuf cent soixante (1960), vous voulez dire?
Q Mil neuf cent soixante(1960)?
R C'a pu arriver que j'aie imposé une amende de quarante dollars ($40.00).
Q Etes-vous certain?
R Je ne peux pas vous dire si c'est certain; sous serment, je ne pourrais pas vous dire ça, mais j'étais facile sur le quarante dollars ($40.00), quand ça ne marchait pas, c'était: quarante dollars ($40.00).

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Hamel, est-ce qu'à votre connaissance, vous pouvez affirmer qu'après mil neuf cent cinquante-sept (1957), vous avez imposé des amendes de quarante dollars ($40.00)?
R Ah oui, après mil neuf cent cinquante-sept (1957), à mil neuf cent soixante (1960).
Q Vous êtes sûr d'avoir imposé des amendes de mil neuf cent cinquante-sept (1957) à mil neuf cent soixante (1960)?
R Oui, au moins une.

LE PRESIDENT:

Q Monsieur Hamel, est-ce que vous n'avez pas dit hier qu'après un certain moment,que

vous n'aviez plus le pouvoir que vous aviez auparavant, d'imposer ces amendes?

R Oui, je crois que j'ai dit ça hier.

Q Alors, pourriez-vous expliquer pourquoi vous étiez sous l'impression que vous n'aviez plus le droit d'imposer ces amendes?

R C'était à propos du règlement, on me rappelle l'article, là, - je n'imposais pas absolument l'amende, je soumettais les cas au ministère, et si le ministère - si je faisais une recommandation d'une amende de quarante dollars ($40.00), le ministère pouvait augmenter de soixante dollars ($60.00), pour faireune amende de cent dollars ($100.00); alors, on m'avisait si je devais prendre action.

Q C'est à partir de quel moment, ça, que vous avez cessé d'imposer vous-même les amendes, ou du moins de les imposer comme vous le faisiez avant?

R Ah bien, ç'a été avec les changements, des fois, l'autorité du pilotage du surintendant à Montréal, parce que je dépendais du surintendant de Montréal.

Q Est-ce que c'est arrivé à l'occasion d'un changement dans les règlements?

R Oui, ça peut arriver.

Q Vous n'êtes pas capable de préciser?

R Non.

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Est-ce que vous auriez reçu des instructions, monsieur Hamel, à l'effet de transmettre toute décision quant aux amendes, soit au surintendant à Montréal ...

R Oui, ç'a déjà été donné, ça.

Q Un moment donné, vous avez reçu des instructions à l'effet qu'avant votre amende soit finale, si vous voulez, il fallait référer votre décision à Montréal ou à Ottawa?

R Il fallait soumettre ça au surintendant, parce que si je passais au-dessus..... il n'était pas en connaissance de ça, si le ministère l'appelait, il ne savait rien, on m'aurait blâmé: Pourquoi n'avez-vous pas fait votre rapport au surintendant?

Q C'était au surintendant régional, ça?

R A Montréal.

Q Et même si vous décidiez d'imposer seulement quarante dollars ($40.00), avant de percevoir le quarante dollars ($40.00), vous envoyiez votre décision à Montréal?

R Oui, puis des fois j'imposais l'amende, je demandais le quarante dollars ($40.00), immédiatement, je le gardais devant moi; je le soumettais au surintendant ou à Ottawa, et si on me disait qu'ils n'approuvaient pas ma décision, je remettais le quarante dollars ($40.00); et quand c'était approuvé, le quarante dollars ($40.00), je le donnais à l'Association des Pilotes. Ca ne va pas

au ministère, dans le district de Québec, ça va au fonds de pension.

Q En vertu de la loi de la Marine Marchande?

R Oui. Il fallait aviser le comité des pilotes que monsieur un tel avait été condamné à quarante dollars ($40.00), que le montant sera versé avec la paye.

Q Vous avez mentionné qu'il y avait au moins cent cinquante noms sur chaque liste d'apprentissage?

R Oui.

Q Vous avez mentionné aussi, je crois, hier, qu'il était possible au candidat de se mettre conjointement sur les deux listes?

R Oui. J'étais contre, quelque temps, une fois, je ne voulais pas approuver, et le ministère m'a avisé que je devais prendre sa demande pour les deux districts.

Q Et quelqu'un pouvait se mettre - est-ce que vous avez déclaré que quelqu'un pouvait se mettre sur cette liste dès l'âge de 16 ans?

R 16 ans révolus.

Q Du moment que vous atteigniez 16 ans, n'importe qui pouvait mettre son nom sur cette liste?

R Pourvu que sa vue et l'ouïe étaient convenables, et qu'il savait les quatre règles simples, il pouvait faire une dictée française et anglaise,

je l'acceptais.

Q Et c'était à ce candidat, ensuite, de décider si oui ou non il voulait subir un entraînement maritime?

R S'il le voulait. Je ne m'occupais pas de lui du tout. Aussitôt qu'on me demandait des apprentis, on en faisait venir, et on demandait s'ils avaient les qualifications.

Q Sur cette liste-là, vous aviez toutes sortes de personnes? Quelqu'un pouvait même ne pas être dans le domaine maritime du tout, etêtre sur la liste?

R Oui.

Q Quelqu'un pouvait avoir 20 ans et n'avoir jamais été à bord d'un navire?

R Ah non.

Q Est-ce que ça pouvait arriver?

R Ah oui.

Q Est-ce qu'il est vrai que tout ce qu'on avait à faire, c'était de donner les qualifications que vous avez mentionnées, lorsqu'on venait pour inscrire son nom, et laisser son adresse?

R Oui. On avait la date de naissance, on mettait son nom, son adresse, la date d'inscription et la date de naissance.

Q Si le candidat dont le nom était sur la liste décidait d'aller en mer, est-ce qu'il vous en informait?

R Il devait m'en informer s'il par-

tait pour la mer, mais d'habitude, ces jeunes gens-là, de seize ou dix-sept ans, continuaient les cours encore. Alors, ils pouvaient aller jusqu'à 18 ou 19 ans.

Alors, là, ils se cherchaient une position pour partir en mer, pour se qualifier, avoir un certificat, au moins de premier officier au cabotage, ou au long cours.

Q Et est-ce qu'à chaque année vous aviez des cas de gens qui avaient au-delà de 30 ans et qui avaient laissé leurs noms sur la liste, et qui n'avaient aucun entraînement maritime?

R Il y en a qui avaient mis leurs noms, qui avaient entendu parler de cette affaire-là, du pilotage - les pilotes font de l'argent, on va mettre notre nom. Ca, ç'a arrivé.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Quand on était aspirant-apprenti, est-ce qu'il ne fallait pas vous rapporter tout changement d'adresse au fur et à mesure des changements, si ma mémoire est bonne?

R Il fallait que le candidat m'en avise.

Q Ca, c'était une des choses règlementaires?

R Oui.

Q Ensuite, lorsque l'aspirant-apprenti

allait en mer, si encore ma mémoire est bonne, il fallait vous laisser savoir sur quel navire on naviguait?

R Oui. Et quand vous reveniez, vous me rapportiez vos états de service que j'entrais dans mon livre; je pouvais dire: ce monsieur-là est allé en mer, il a un an, deux ans, trois ans.

Q Et lorsqu'un aspirant apprenti obtenait un certificat quelconque, il fallait qu'il vous en avise?

R Oui, donner la date de vos qualifications, le certificat.

Q Maintenant, vous souvenez-vous s'il existait une pénalité quelconque pour quelqu'un qui ne se conformait pas à ces exigences-là?

R Comme aspirant, vous voulez dire?

Q Comme aspirant?

R Non. Bien, je pouvais l'engueuler quand il revenait, mais il n'y avait pas de sanction.

Q Vous ne vous souvenez pas avoir rayé des noms de la liste des aspirants parce qu'ils ne se conformaient pas à ces exigences-là; parce qu'ils ne rapportaient pas leur service en mer, leur certificat?

R Non, ah non, je ne crois pas.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent

Q Monsieur Hamel, vous avez mentionné

hier, je pense, que les apprentis, dans le passé recevaient une indemnité inférieure`a celle qu'ils reçoivent présentement, mais c'était une indemnité des armateurs lorsqu'ils allaient à bord d'un navire?

R En compagnie d'un pilote, n'est-ce pas?

Q En compagnie d'un pilote, mais n'est-il pas vrai qu'avant la dernière guerre, avant mil neuf cent quarante (1940), les apprentis n'avaient aucune rémunération?

R Rien du tout.

Q Rien du tout. La rémunération a commencé seulement...

R Ah, les dates, je ne peux pas vous dire.

Q Est-ce que c'est seulement après la guerre, ou durant la guerre?

R .....

Q Approximativement?

R Je ne peux pas vous dire.

Q En autant que vous sachiez, avant la guerre...

R Au commencement, quand j'étais là comme petit commis, les apprentis travaillaient pour rien.

Q Et ç'a dûré, ça, jusqu'à quelle période?

R Ah, ç'a dûré assez longtemps.

Q Quand vous étiez surintendant, est-ce

qu'ils étaient payés?

R Ah oui.

Q Quand vous êtes devenu surintendant, en mil neuf cent trente-six (1936)?

R C'est assez difficile de vous dire la date, l'année; je sais qu'ils ont été payés ensuite; je ne peux pas vous dire la date, l'année.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Vous avez eu des aspirants qui ont été sur la liste des aspirants-apprentis pendant au moins dix ans?

R Oui, ah oui.

Q C'est arrivé, ça?

R Oui.

Q Est-ce qu'ils étaient plusieurs dans cette situation-là?

R Ah, il y en avait quelques uns.

Il y a un apprenti qui a été reçu pilote, il a été longtemps apprenti, il dit: "J'ai été quinze ans, et ma licence me coûte quinze dollars $15.00), ce n'est pas pire."

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition



ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

Le vingt-quatrième jour de juillet, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

ARMAND LESSARD -

INTERROGE par Me MAURICE JACQUES, pour la Commission:

Q Votre âge, s'il vous plaît?
R 46.
Q Votre occupation?
R Comptable, employé civil.
Q Et pour quel département travaillez-vous?
R Le département du Transport, service du pilotage.
Q Ici à Québec?
R Oui monsieur.
Q Depuis combien d'années?

R Depuis mil neuf cent trente-six (1936).

Q En votre qualité de comptable, est-ce que vous vous occupez de la perception des droits de pilotage ici à Québec?

R Oui monsieur.

Q Voulez-vous décrire à laCommission le système de comptabilité que vous gardez ici, les livres, et comment vous procédez dans cette perception et dans vos remises?

R D'abord, les comptes sont envoyés aux agences, suivant les règlements établis.

Q Qui prépare les comptes?

R Moi et mon assistant.

D'abord, il y a la charge de tonnage qui est de trois quarts la tonne, avec un minimum de deux mille tonnes, et un maximum de quinze mille tonnes.

Deuxièmement, il y a la charge pour le tirant d'eau, pour un navire des Escoumains à Québec, qui descend, et de Port-Alfred à Québec, ou vice versa, c'est six dollars et cinquante ($6.50).

Ensuite de ça, il y a le tonnage "over charge", qu'il faut surveiller, pour les bateaux quine sont pas enregistrés suivant la mesure britannique; il y a le pilote de passagers ou classe A pour lesquels il y a une charge de vingt-cinq dollars

($25.00); ensuite de ça, il y a la charge, s'il y a un "mouvage", une détention, une cancellation d'inscrite sur la carte, il faut faire les charges en conséquence, et la charge du bateau-ilote aux Escoumains.

Q Et où obtenez-vous les informations nécessaires à la préparation du compte?

R Toutes les informations sont censées être sur la carte que le pilote remet au bureau, à son arrivée.

Q Vous dites: "Les informations sont censées être sur cette carte-là," est-ce que ça signifie que parfois, les informations n'y sont pas?

R Oui, il arrive parfois que pour le tirant d'eau, par exemple, il met : référer à Montréal ou à Trois-Rivières, et le tonnage, des fois, estoublié, il est laissé en blanc. Il faut vérifier avec la carte du pilote du district de Montréal.

Q Quand c'est marqué: Référer à Trois-Rivières ou à Montréal, il faut que vous alliez voir sur la carte du pilote de Trois-Rivières ou de Montréal?

R Oui, exactement.

Q Comment faites-vous ça?

R Quand lepilote revient de Trois-Rivières ou de Montréal, il laisse sa carte à Québec, et avant de l'envoyer à Montréal, je repasse les cartes pour voir si j'ai la carte en question; si par hasard elle passe sans que je la voie, je le demande par télétype au comptable de Montréal.

Q Est-ce qu'il arrive souvent qu'il y a des omissions dans la préparation de la "source form"?

R Ca arrive quelques fois.

Q Est-ce que c'est fréquent? Est-ce que ça arrive à tous les jours?

R Pratiquement, sans exagérer, disons qu'il peut y en avoir une ou deux par jour.

Q Et vous manipulez combien de cartes par jour?

R Combien de cartes par jour?..... voulez-vous dire, avec les deux districts, ou seulement le district de Québec?

Q Est-ce que les erreurs ou omissions s'appliquent uniquement à un district ou aux deux districts?

R Je vérifie surtout les omissions du district de Québec; le district de Montréal, c'est le comptable de Montréal qui doit y voir.

Q Je m'excuse, Votre Seigneurie, j'aurais dû lui poser la question au début: Vous vous occupez de la comptabilité pour la circonscription de Québec, c'est-à-dire, pour les pilotes de Québec - Les Escoumains?

R Oui.

Q Vous vous occupez aussi de la comptabilité pour les pilotes de Québec à Trois-Rivières?

R Non. La collection pour le pilotage

de Québec-Trois-Rivières se fait par le bureau de Montréal.

Q Alors, vous n'avez rien à voir avec ce secteur-là?

R Les seules informations que je prends sur les cartes de pilotage de Trois-Rivières, ce sont les informations qui manquent sur les cartes du district de Québec.

Q Maintenant, quant au district de Québec, la circonscription de Québec, vous manipulez combien de cartes par jour, à peu près?

R Environ cinquante à soixante.

Q Et sur ça, il n'y a que deux cartes où il y a des omissions?

R A peu près.

Q Maintenant, ces omissions, est-ce que vous êtes capable de les retraçer à un ou plusieurs pilotes en particulier, ou est-ce que c'est général?

R Aujourd'hui, il faut dire que c'est plutôt général; autrefois, il y en avait qui étaient ..... c'était toujours les mêmes. Maintenant, aujourd'hui, ça arrive un peu à chacun, pour des raisons qu'on peut dire, souvent, s'ils arrivent la nuit, ils ne voient pas le tirant d'eau, ou ils prétendent que le tirant d'eau est plus que le capitaine a donné, ils demandent de vérifier.

Le tonnage, c'est la même chose.

Q Alors, parfois, on ne remplit pas l'espace où on met des notes pour vous demander de vérifier le tirant d'eau?

R Exactement.

Q Comment procédez-vous pour vérifier ces données-là?

R Lorsque la carte revient de Trois-Rivières, elle est remise au bureau de Québec, et avant de la maller à Montréal, je fais le tour des cartes pour vérifier s'il n'y en a pas parmi - sur lesquelles j'ai des recherches à faire pour trouver le tonnage ou le tirant d'eau.

Q Maintenant, si vous voulez, on va parler du tirant d'eau, parce que c'est bien importantà plusieurs points de vue: Vous vérifiez la carte du pilote de Québec - Trois-Rivières avec la carte du pilote des Escoumains - Trois-Rivières?

R Seulement quand c'est demandé sur la carte du pilote de Québec; s'il n'y a pas de demande de faite, quand même le tirant d'eau diffère, je ne m'en occupe pas.

Q Vous prenez votre tirant d'eau de la carte du pilote de Québec?

R De la carte du pilote de Québec.

Q Maintenant, ces vérifications que vous faites, est-ce qu'il arrive souvent que vous ayiez des différences importantes, c'est-à-dire des différences qui puissent affecter le tarif?

R Il peut y avoir des différences d'un

pied, d'un pied et demi.

Q Un pied?

R Un pied, un pied et demi.

Q Un pied, un pied et demi, entre le tirant d'eau que le pilote a démontré sur sa carte des Escoumains - Québec, et la carte de Québec - Trois-Rivières?

R Oui, puis le contraire arrive sur l'autre sens; des fois le pilote a un pied, un pied et demi de plus qu'ils donnent en bas.

Q Je comprends qu'il y a peut-être une différence de l'eau douce à l'eau salée?

R Ils sont censés donner l'eau douce.

Q Où ça?

R Des Escoumains à Québec, ou Québec à Trois-Rivières, le tirant de l'eau est supposé être donné "fresh water draft".

Q "Fresh water draft"?

R Oui monsieur.

Q Maintenant, vous avez combien de personnes qui travaillent avec vous, à la comptabilité?

R J'ai un assistant.

Q Est-ce que ces vérifications de tirant d'eau et de tonnage vous causent un surcroît de travail important?

R Non, ça passe avec le restant de l'ouvrage.

Q Avec le restant de l'ouvrage. Vous travaillez combien de jours par semaine?

R Cinq jours par semaine.

Q Combien d'heures par jour?

R Environ six heures, six heures et demie.

Q Lorsque vous avez préparé vos factures, vous les envoyez aux agents des navires?

R Oui monsieur.

Q Est-ce que vous envoyez une copie de cette facture-là au pilote?

R C'est-à-dire que les copies de facture sont envoyées à l'Association des Pilotes pour leur record, pour vérifier exactement les charges que j'ai faites et trouver leur chiffre d'affaires de l'année, et en même temps vérifier si les montants que je leur mets correspondent à ce que j'étais censé percevoir.

Q Alors, est-ce que vous envoyez vos factures à tous les jours?

R Généralement, à tous les jours.

Q Et vous envoyez aussi une copie à l'Association des Pilotes?

R Oui monsieur.

Q Est-ce que vous envoyez ces copies-là à tous les jours aussi?

R Non, pas à tous les jours; il y a des fois que je profite du temps qu'il passe par le bureau pour leur donner. D'autres fois, je leur malle.

Q Comment peuvent-ils vérifier que

vous leur transmettez copie de toutes les factures?

R Copie de toutes les factures..... ils ont leur chiffre d'affaires, ce que les pilotes réclament, ils ont une copie de la liste du tour, soit monsieur Blanchard ou monsieur Lafleur a fait tant de voyages, ils peuvent vérifier en classant les factures, par pilote, qu'ils ont reçues 64 factures, s'il a fait un déplacement et qu'il n'est pas payé pour, il est censé le réclamer.

Q Est-ce que vos factures sont numérotées?

R Exactement, les factures sont numérotées; c'est le même numéro qu'il y a sur le compte.

Q Sur le compte?

R Sur le compte qu'on envoie à la compagnie ou à l'agent maritime.

Q Alors, toutes vos factures et vos comptes sont numérotés?

R Sont numérotés.

Q Est-ce qu'en suivant l'ordre consécutif, l'ordre...

R Numérique.

Q ... numérique, on peut vérifier si vous avez omis des factures?

R Absolument. Les auditeurs du département du Trésor, sous le contrôle d'Ottawa, viennent tous les ans vérifier.

Q Est-ce que les pilotes eux-mêmes, ou l'Association des Pilotes vérifie vos livres?

R Non, eux autres ne vérifient pas les livres.

Q Ca, c'est les factures que vous envoyez dans le cours de l'année, à la fin de l'année, est-ce que vous envoyez des sommaires des perceptions que vous avez faites pour les pilotes?

R Oui, à tous les ans, les auditeurs del'Association nous demandent le grand total de l'année, le pilotage, les mouvages, déductions, cancellations, et au détail, pour les cent pilotes; et ils nous demandent aussi la collection que nous avons faite, les montants, pour voir si ça correspond au montant que nous leur avons remis.

Q Vous leur donnez les gains et vous leur donnez les rentrées d'argent?

R Et les rentrées.

Q Est-ce qu'il y a une différence entre les gains et les rentrées d'argent?

R La différence qu'il y a au trente et un (31) décembre, c'est les comptes non payés, ils ont leur copie, avec laquelle ils peuvent vérifier si ça correspond.

Q Est-ce que vous avez de la difficulté à percevoir vos comptes de pilotage?

R Non, on ne peut pas dire qu'il y a de la difficulté.

Il y a quelques compagnies, des fois, qui retardent, mais seulement que c'est dû..... il y a



des compagnies qui payent la montée et la descente en même temps, et quand le bateau va sur les lacs, ça lui prend un mois avant de redescendre, le compte ne peut pas être payé, s'ils ont la pratique de payer les deux ensemble, le compte se trouve un mois et demi ou deux mois avant d'être payé.

Q Quelle est la moyenne du nombre de jours qui s'écoulent entre l'envoi du compte et la réception de l'argent?

R Je pourrais dire: 30 à 40 jours.

Q 30 à 40 jours?

R Oui.

Q Alors, ça c'est la période de perception...

R Oui.

Q ... moyenne. Je vous ai demandé un document que je désire produire sous la cote 585. Voulez-vous nous dire, afin que nous puissions donner un nom à cette pièce, ce que le document représente?

R Ce document représente la liste des comptes recevables au trente et un (31) décembre mil neuf cent soixante (1960), mil neuf cent soixante et un (1961), et au trente et un décembre (31) mil neuf cent soixante-deux (1962) .

Q Si vous voulez, nous allons examiner la saison mil neuf cent cinquante-neuf (1959). Suivant cet exhibit 575, en mil neuf cent cinquante-neuf (1959), vous auriez eu tout simplement deux

comptes qui n'ont paséété payés?

R C'est-à-dire, je ne dirais pas: Deux comptes; c'était deux compagnies. Il leur reste encore à payer des comptes de pilotage.

Q Et maintenant, en mil neuf cent soixante (1960), il y a un nombre assez imposant de compagnies et de navires; ça forme un total de trente-quatre mille quatre cent cinquante dollars ($34,450.00), uniquement pour mil neuf cent soixante (1960)?

R Oui monsieur.

Q Voulez-vous expliquer cette somme assez importante, qui est encore due?

R Avec la fermeture, c'était, ça, c'était ce qui était dû au trente et un (31) décembre mil neuf cent soixante (1960).

Il y a des comptes qui ont été payés au début de mil neuf cent soixante et un (1961), mais avec la fermature de la navigation, assez tard, même il faut dire qu'elle ne ferme pas, tout bateau qui part avant - qui passe les Escoumains avant le trente et un décembre (31), est entré dans la saison de mil neuf cent soixante (1960).

S'il passe le premier (1er) janvier, c'est un revenu pour mil neuf cent soixante et un (1961); et comme à l'automne, il voyage deux pilotes, le compte se trouve pratiquement le double.

Q Ca, c'était les comptes recevables

en mil neuf cent soixante (1960)?
R Oui.
Q Ca ne veut pas dire que c'étaient des mauvais comptes?
R Non.
Q Si on tourne la page, on voit que pour la saison de mil neuf cent soixante (1960), que vous aviez encore des comptes recevables pour huit cent cinquante-neuf dollars et trente-sept ($859.37)?
R Oui.
Q C'est donc dire que pendant mil neuf cent soixante et un (1961), les montants de trente-quatre mille quatre cent cinquante dollars ($34,450.00) ont été payés, sauf pour huit cent cinquante-neuf dollars et trente-sept ($859.37)? C'est ça?
R Oui monsieur.
Q Est-ce que les années suivantes suivent le même procédé?
R Bien, si vous référez au rapport de mil neuf cent soixante-deux (1962), vous allez voir que pour l'année mil neuf cent soixante et un (1961) il y a seulement un montant de soixante dollars ($60.00) qui est une charge qui est due non au pilote, mais au gouvernement seulement, parce que c'est un remorquage que le bateau-pilote avait fait pour un navire en détresse.
Q Est-ce que vous transmettez ce

rapport exhibit 575 au pilote, à l'Association des Pilotes?

R Non.

Q Est-ce que vous leur transmettez un rapport quelconque sur les comptes recevables?

R C'est-à-dire qu'à tous les quinze jours, je leur donne le montant d'arrérages que j'ai, et ils vérifient avec leur copie de compte, et à venir jusqu'à date, nos montants se sont toujours accordés.

Q Ils se sont toujours accordés?

R Oui.

Q Maintenant, vous ne leur envoyez pas un état de compte démontrant les comptes qui sont encore en souffrance pour les années mil neuf cent cinquante-neuf (1959), mil neuf cent soixante (1960) et mil neuf cent soixante et un (1961)?

R Non, parce qu'ils ont une copie de chaque compte, et quand il n'est pas payé pour moi, il n'est pas payé pour eux autres; ils ont leur copie de compte, ils sont au courant de la collection qui reste.

Q Maintenant, parmi ces comptes en souffrance pour mil neuf cent cinquante-neuf (1959), mil neuf cent soixante (1960) et mil neuf cent soixante et un (1961), est-ce que vous êtes au courant s'il y a des compagnies en faillite, dans ça?

R Ce sont toutes des compagnies qui ont été en faillite. Pour le cas du soixante dollars

($60.00), c'était un bateau qui était en détresse, dans le temps, et pour lequel on avait envoyé un compte, et le bateau a coulé au large de la cale sèche, le capitaine est mort avec; je ne sais pas s'il va être collectable ou non.

Q Est-ce que vous recevez des instructions de l'Association des Pilotes pour la perception des comptes?

R Par de l'Association des Pilotes; il nous arrive quelques fois qu'un pilote dise qu'il a fait un mouvage ou une détention, et que ça n'avait pas été chargé.

Dans ce temps-là, on envoie un autre compte, qu'on appelle une note de crédit, pour compenser l'oubli qui a été fait.

Q Maintenant, est-ce qu'il arrive que l'Association des Pilotes vous demande, ou demande à l'autorité de pilotage de Québec de saisir des navires parce qu'ils n'auraient pas payé les droits de pilotage?

R Ce n'est pas arrivé. Quand la collection s'est faite dans ce genre-là, c'est plutôt le département qui a saisi lui-même le bateau pour les charges de pilotage du district de Québec ou de Montréal, ou d'autres.

Q Vous, est-ce que vous avez eu quelque chose à faire avec ça, de quelque façon que ce soit?

R Non, ce n'est pas moi, c'est le département à Ottawa qui a pris action.

Q Est-ce que la demande de saisir le navire - est-ce qu'il y a eu une demande de saisie de navire de faite par l'Association?

R .....

Q Etes-vous au courant de ça?

R Non, bien, peut-être par Montréal, si je me souviens bien, il y a un bateau qui était à Québec, qui devait des comptes pour Montréal, et aux douanes, à la douane, ils n'ont pas laissé partir le navire avant qu'il ait payé le montant du pilotage qu'il devait au district de Montréal.

Q Est-ce que vous vous souvenez de cas semblables?

R Non, je ne me souviens pas d'autres cas.

ADVENANT 1:00 P.M., LA COUR EST AJOURNEE A 2:30 HEURES P.M.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE - MOMENT.

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY, s.o.

ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

Le vingt-quatrième jour de juillet, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

ARMAND LESSARD -
INTERROGATOIRE EN CHEF CONTINUE.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Vous avez mentionné au cours de votre témoignage certaines difficultés qui s'élèvent en rapport avec le tonnage des navires; voulez-vous expliquer à la Commission comment vous procédez à la vérification des tonnages?
R Le tonnage qui est inscrit dans le livre est le tonnage suivant le certificat du bateau.
Q Quel livre?
R Llyods Shipping Index. Il n'est pas bilingue.

Q Qu'il plaise à la Commission, il s'agit du même index dont il a été fait mention à Montréal.

LE PRESIDENT:
Et non pas du Lloyds Register.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Non pas du Lloyds Register.

Q Est-ce que vous avez des difficultés quant au tonnage de navires sous pavillon étranger?
R Oui, il y a - tous les bateaux du sud, en partie, les Libériens, les Panama, les Argentins, ainsi de suite; on a un avis qui nous dit d'augmenter le tonnage de vingt pour cent (20%).
Q Vous dites que vous avez reçu un avisd'augmenter le tonnage de vingt pour cent (20%)?
R Oui.
Q Qui vous a envoyé cet avis-là?
R Cet avis-là venait du percepteur des douanes.
Q Du percepteur des douanes ici à Québec?
R De Montréal, je crois; ça provenait du percepteur des douanes Paul H. L'Heureux, je crois qu'il était à Montréal, et la lettre était adressée à monsieur Aurèle Fraser, maître du port, Conseil des Ports Nationaux de Québec.

Q Et cette lettre vous a été transmise à vous?

R La lettre a été transmise au surintendant qui m'en a remis une copie.

Q Et il s'agit d'une lettre de quelle année?

R Treize (13) septembre mil neuf cent cinquante-six (1956).

Q Qu'il plaise à la Commission, je voudrais déposer comme pièce 586 une lettre du treize (13) septembre mil neuf cent cinquante-six (1956), adressée par monsieur P.H. L'Heureux, percepteur des douanes, à monsieur Aurèle Fraser, maître du havre; ainsi qu'une lettre adressée en général à tout le monde, apparemment, de septembre le six (6) mil neuf cent cinquante-six (1956), par le percepteur des douanes; ces lettres concernent le tonnage des navires.

LE PRESIDENT:
Voulez-vous laisser voir?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
J'ai des copies pour la Commission et lesprocureurs.

Q Vous étiez en fonction, en mil neuf cent cinquante-six (1956)?

R Oui monsieur.

Q Et lorsque ces lettres ont été reçues par votre bureau, est-ce que vous avez mis en oeuvre les directives qui y sont données à l'effet d'augmenter le tonnage de vingt pour cent (20%)?

R Oui, immédiatement, tous les comptes subséquents ont été chargés en conséquence.

Q Maintenant, est-ce que vous chargez encore cette surcharge de vingt pour cent (20%)?

R Oui monsieur, le dit amendement n'ayant pas été révoqué.

Q Pardon?

R Le dit ordre en conseil n'ayant pas été révoqué, nous continuons à charger le vingt pour cent (20%).

Q Je vous montre un document intitulé "Canadian Shipping Act tonnage of ships"?

R Oui monsieur.

Q Signé par monsieur George C. Marler, ministre des Transports, daté à Ottawa le 31 juillet 1956?

R Oui monsieur.

Q Est-ce que c'est un document qui était en votre possession?

R Oui monsieur, ce document est encore en ma possession.

Q Voulez-vous dire brièvement à la Commission de quoi il s'agit, dans ce document?

R ..... c'est la même liste de nationalité de bateaux qu'il y avait sur l'autre,

qui nous dit, pour les bateaux Argentins, Brésiliens, Chiliens,Chinois, Costa Rica, Cuba, Tchécoslovaques, Onduras, Libériens, Panama, Paraguay, Pérou, Suisse, Uruguay devraient être augmentés de vingt pour cent (20%), et chargés au prorata du tarif en force.

Q Et vous vous fondez sur ce document 587 pour exiger vingt pour cent (20%) de plus sur les navires des nationalités que vous venez d'énumérer?

R Oui monsieur.

Q Qu'il plaise à la Commission, est-ce qu'elle désire que je lise l'article 100 de la Loi de la Marine Marchande? Je n'ai que la version anglaise, malheureusement:

"Whenever it appears to the Governor in Council that the tonnage regulations of this Act have been adopted by any foreign country, and are in force there, the Governor in Council may order that the ships of that country shall, without being re-measured in Her Majesty's dominions, be deemed to be of the tonnage denoted in their certificates of registry or other national papers, in the same manner, to the same extent, and for the same purposes as the tonnage denoted in the Canadian certificate of registry of a British ship is deemed to be the tonnage of that ship, and any space shown by the certificate of registry or other national papers of any such ship as de ducted from tonnage on account of being occupied by seamen or apprentices,

and appropriated to their use, shall be deemed to have been certified under this Act, and to comply with the provisions of this Act which apply to such a space in the case of Canadian ships unless a surveyor of ships certifies to the Minister that the construction and the equipment of the ship as respects that space do not come up to the standard required under this Act in the case of a Canadian ship and if any question arises whether the construction and the equipment of the ship do come up to the required standard a surveyor of ships may inspect the ship for purpose of determining whether such a certificate should be given by him or not."

They forgot punctuation.

"The Governor in Council may limit the time during which the order is to remain in operation, and make the order subject to such conditions and qualifications, if any, as the Governor in Council may deem expedient, and the operation of the order shall be limited and modified accordingly.

Where it is made to appear to the Minister that the tonnage of any foreign ship, as measured by the rules of the country to which she belongs, materially differs from that which would be her tonnage if measured under this Act, the Minister may order that, notwithstanding any order of the Governor in Council for the time being in force

under this section, any of the ships of that country may, for all or any of the purposes of this Act, be remeasured in accordance with this Act. "

LE PRESIDENT:

Je suppose que c'est pour cela que deux pays ont passé des actes semblables, et qu'en mil neuf cent cinquante-neuf (1959) on a rayé: Israël et le Vénézuéla.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Je crois que oui, Votre Seigneurie.

Q Maintenant, dans la pièce antérieure, 586, il est fait mention de "certificate of British tonnage "?
R Oui.
Q Est-ce que vous avez apporté des exemples d'un tel certificat?
R Oui.
Q Je voudrais produire un exemple d'un "certificate of British tonnage", sous la cote 588.
R Pour informer ..... que le tonnage donné dans le Lloyds Shipping index n'est pas le tonnage britannique, je m'appuie sur une copie du certificat d'enregistrement britannique de Sun Amelia, lequel donne un tonnage net de 2,775 ou

2,779, je ne peux pas voir très bien...

Q 2,775?

R 2,775, et dans le Shipping Index, il est donné à 2,666.

Q Et lorsque vous faites un compte, quel tonnage mettez-vous?

R Lorsque je fais un compte, je mets le tonnage du tonnage britannique à 2,775, ils ont produit un certificat, parce qu'en augmentant le tonnage de 2,666 de vingt pour cent (20%), ils étaient obligés de payer plus cher qu'en produisant le certificat britannique de 2,750.

Q Est-ce qu'il y a plusieurs navires qui vous fournissent des certificats de tonnage britannique?

R Il y en a quelques uns qui en ont fourni, mais d'autres, par l'entremise de leur agent, ont eu un certificat du percepteur des douanes que le tonnage était tel, suivant un certificat américain.

Q Et vous suivez...

R On se sert de la confirmation de la douane pour charger en conséquence.

LE PRESIDENT:

Q Et ce navire-là n'apparaît pas sur le Lloyds Index?

R Oui, sur le Lloyds Shipping Index, il apparaît comme 2,666, et le certificat britannique



donne 2,750.50.

Q C'est-à-dire, 2,775?

R Oui, 2,775.50.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Voulez-vous dire à la Commission, suivant Lloyds Shipping Index, de quel tonnage il s'agit dans ce volume?

R Il y a le tonnage "gross" et le tonnage net.

Q Le tonnage, c'est suivant les lois du pays où le navire est enregistré?

R Où le navire est enregistré.

Q Maintenant, nous avons traité de la perception des comptes, du calcul des droits de pilotage. - voulez-vous dire à la Commission ce que vous faites de l'argent que vous percevez des navires?

R A tous les quinze jours, je remets à l'Association des Pilotes quatre-vingt-dix pour cent (90%) de la collection concernant le pilotage, et dix pour cent (10%) au fonds de pension de la dite Corporation, et les droits, les charges sur le bateau-pilote sont remises au Receveur Général du Canada.

Q Maintenant, vous avez mentionné l'Association et la Corporation. A l'ordre de qui faites-vous les chèques, si vous payez par chèque?

R A venir jusqu'à cette heure, je

n'ai pas eu d'avis au contraire, le chèque de l'Association est fait à l'Association des Pilotes licenciés pour le havre de Québec et en aval; et pour le fonds de pension, c'est la Corporation - le fonds de la Corporation des Pilotes de Québec.

Q Répétez donc la dernière.

R Le fonds de pension de la Corporation des Pilotes de Québec.

Q Suivant les règlements de la circonscription de Québec, les droits de pilotage sont censés être payés au pilote, je crois. Est-ce que c'est exact?

R Plus ou moins, parce que.....

Q Voulez-vous expliquer ça?

R Il y a..... du moins, c'est ce dont on m'a informé - le pilote a remis à l'Association une procuration leur permettant de faire la collection de leurs droits de pilotage.

Q Pardon? Répétez donc.

R Le pilote a remis à son secrétaire de l'Association une autorisation lui permettant de reçevoir les droits de pilotage.

Q Est-ce que vous avez, dans votre bureau, cette autorisation?

R Non, je n'en ai jamais vu.

Q Vous n'en avez jamais vu. Qui serait en possession de cette autorisation?

R Ca serait le secrétaire de l'Association des Pilotes.

Q A votre connaissance, est-ce que dans votre bureau, vous en auriez? Je ne parle pas de vous-même personnellement, mais dans le bureau de la circonscription de Québec, est-ce que quelqu'un aurait de ces procurations ou de ces autorisations?
R Je ne crois pas.
Q Depuis que vous vous occupez de la comptabilité, est-ce qu'il est arrivé qu'un pilote donne instructions au surintendant, ici à Québec, de lui verser dorénavant les droits depilotage qu'il a gagnés?
R Pas depuis que je suis comptable.
Q Pas depuis que vous êtes comptable?
R Non monsieur.
Q Est-ce que vous auriez préparé un document donnant les revenus du pilotage pour les années de mil neuf cent cinquante-huit (1958) à mil neuf cent soixante-deux (1962) inclusivement, ainsi que d'autres informations se rapportant aux gains de pilotes effectifs?
R Oui monsieur.
Q Je voudrais produire ce document sous la cote 589. Si vous voulez nous expliquer les données de ce document 589, dans la colonne de droite, on trouve des mentions: Revenue, tonnage, draught, movages?
R Oui monsieur.
Q Ce sont des charges qui sont faites aux navires suivant le tarif pour le tonnage, le

tirant d'eau et les déplacements de navires dans le port?

R Oui monsieur.

Q La charge suivante, c'est la détention, toujours suivant le tarif?

R Oui monsieur.

Q Cancellation, c'est la même chose?

R Oui monsieur

Q Without pilot, voulez-vous expliquer ce que ça signifie?

R Without pilot, ce sont les bateaux qui sont dûs aux charges de pilotage, mais qui ne prennent pas de pilote; dans le cas présent, il s'agit en partie des barges de l'Anglo, pour lesquelles nous chargeons le demi-tarif.

Q Pourquoi chargez-vous un demi-tarif?

R Parce que encore suivant le règlement...

Q Enfin, c'est suivant le tarif; vous faites une demi-charge?

R Une demi-charge pour les bateaux canadiens ayant plus de deux mille tonneaux; et si c'est un navire qui n'est pas enregistré dans un port britannique, comme ç'a été le cas cette année, les Irlandais, le plein tarif s'applique.

Q Pardon?

R Si c'est un bateau qui n'est pas enregistré dans un port britannique, il paye les pleines charges, comme s'il prenait un pilote.

Q Il s'agit de la section 6, sous-paragraphe 2 du règlement de la circonscription de Québec, Votre Seigneurie.

Maintenant, la charge suivante, c'est: Tonnage overcharge. Voulez-vous expliquer ce que c'est qu'un "tonnage overcharge"?

R "Tonnage overcharge" couvre justement le cas qu'on a traité tout à l'heure, le Sun Amelia, les navires qui n'ont pas été mesurés suivant la loi britannique, on augmente leur tonnage de vingt pour cent (20%), et on fait les charges aux trois-quarts de tonne, dans les cas, suivant notre tarif en conséquence.

Q Comment arrivez-vous à une proportion de tonnage qui change?

R Parce qu'il y a une quantité de navires qui sont classés dans ça, les Libériens, les Argentins...

Q Excusez-moi, la mention de tonnage "over charge" et les chiffres qui sont donnés pour chaque année, est-ce que ça représente le montant total des frais de pilotage payés par chacun des navires qui n'est pas mesuré suivant nos règles, ou pour lesquels vous n'avez pas de certificat?

R Oui, exactement, c'est le surplus de tonnage qui a été payé par les navires n'étant pas enregistrés sous la loi britannique.

Q C'est le vingt pour cent (20%), ça?

R Ca comprend seulement le vingt pour cent (20%).

Q Ca comprend seulement le vingt pour cent (20%)?

R Oui monsieur.

Q Et les mentions suivantes: A Pilots, il y a une mention: Special charge, section 1, et je ne comprends pas ce qui est écrit après.

R Schedule A. Ca, c'est la reclassification des pilotes spéciaux qui est devenue en force en mil neuf cent soixante (1960).

Q Et la mention "assistant pilote"?

R Ca, c'est le deuxième pilote; ce sont ce qu'ils appellent dans le district de Montréal "winter tariff", tarif d'hiver.

Q Alors, ici, c'est lorsqu'il y a deux pilotes à bord d'un navire, l'hiver?

R Oui, exactement.

Q Ca, ça représente la charge des deux pilotes ou un pilote supplémentaire?

R Un pilote supplémentaire.

Q Maintenant, la mention: Special pilots, voulez-vous expliquer ça?

R Avant mil neuf cent soixante(1960), les compagnies avaient des pilotes spéciaux qui étaient payés directement, personnellement à eux; le gouvernement n'avait aucune affaire quelconque avec la perception de ces droits-là, c'est le pilote lui-même qui en faisait la collection. C'est pour ça que

nous avons été obligé de mettre: Approximatif.

Q Et où avez-vous obtenu ces chiffres-là?

R Comme je vous dis, comme vous pouvez le voir, c'est approximatif. Le pilote faisait, pour sa compagnie, on calculait qu'il avait fait, durant l'année, cent voyages; on pouvait considérer qu'il en avait fait 90 ou 80 comme pilote spécial, suivant qu'il était employé assez régulièrement par la compagnie; un autre qui était employé à demi-temps, nous lui allouons un cinquante pour cent (50%) ou trente pour cent (30%). C'a été calculé aussi exact que possible.

LE PRESIDENT:

Q Au poste: Pilote classe A, le montant qui est marqué là, c'est simplement la surcharge?

R C'est ça, la charge de vingt-cinq pour cent (25%) pour le pilote de cette classe-là.

Q Alors, ce n'est pas le pilotage au complet.

R Non, c'est seulement la charge de vingt-cinq dollars)$25.00).

Q Alors que dans: Special pilot, les montants qui apparaissent là, c'est le pilotage au complet?

R Non monsieur, ce sont nos bonus.

Q Les montants payés additionnellement?

R Les montants payés additionnellement.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Est-ce que vous êtes au courant des montants additionnels ou du bonus qui a été payé aux pilotes spéciaux?

R J'ai été au courant un peu, c'est comme..... ç'a varié; ils ont eu quinze dollars ($15.00), vingt dollars ($20.00); d'autres ont peut-être eu plus.

Q Et vos chiffres que vous donnez ici, c'est calculé sur quinze dollars ($15.00) ou vingt dollars ($20.00)?

R Ca doit être calculé sur vingt dollars ($20.00).

Q Voulez-vous expliquer le poste suivant: Meal allowance.

R Ces montants ont été pris d'après les factures que les maisons de pension - que les pilotes remattaientpour l'allouance des repas supplémentaires qu'ils prenaient, soit à Port Alfred, Chicoutimi, Pointe au Père ou les Escoumains.

Q Est-ce que c'est en vertu du tarif, ça?

R Non, c'est en vertu d'une entente qui relevait de mil neuf cent quinze (1915), je crois; le gouvernement payait, en autant que je me souvienne, c'est: cinquante cents (0.50¢) du repas, aux pilotes.

Q Est-ce que ce serait par écrit quelque part dans vos dossiers, ça?

R Je ne crois pas; je ne l'ai jamais vu.

Q Vous ne l'avez jamais vu. Si ça date de mil neuf cent quinze (1915).....

R Je n'étais pas né.

Q C'est passablement vieux.

LE PRESIDENT:

Q Pour revenir encore sur le même sujet que tout à l'heure, je constate par conséquent que les compagnies qui auparavant employaient les pilotes spéciaux, qui maintenant emploient soit des classes B, soit des classes A, suivant le cas, se trouvent à payer moins cher qu'ils ne payaient anciennement pour le service de spéciaux?

R Oui, parce qu'ils ont moins de bateaux, ils ont le service, ils ont moins de bateaux.

Q Ils ont moins de bateaux maintenant?

R Parce qu'actuellement, dans les classes A, c'est des navires passagers et des navires en haut de dix mille tonnes, tandis qu'autrefois, il y avait des navires de trois mille tonnes net qui prenaient un pilote spécial.

Q C'est pour ça que j'ai dit tout à l'heure qu'ils prennent des classes A et classes B, maintenant?

R Oui.

Q Alors, au point de vue conséquences nettes pour les compagnies, d'après les chiffres qu'on voit ici, ça leur coûte quasiment trois fois moins cher qu'avant?
R A peu près.
Q Pour l'extra, je parle; je ne parle pas du pilotage régulier - pour l'extra?
r Oui.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Si vous voulez, on va revenir aux repas. Vous dites que le gouvernement payait cinquante cents (0.50¢) par repas à chaque pilote, pour les repas pris à quel endroit, vous avez mentionné?
R Pointe au Père...
Q Pointe au Père?
R Les Escoumains, après, et Port Alfred, et Chicoutimi.
Q Port Alfred et Chicoutimi. C'était cinquante cents (0.50¢) par repas, uniquement ça, il n'est pas question de chambre, dans ça?
R Non, le gouvernement ne faisait aucune déduction pour les chambres.
Q Alors, ça, c'était payé à même quels fonds?
R C'était payé par le gouvernement.
Q Par le gouvernement, directement?
R Directement. Il y a des comptes

qui étaient soumis par les maisons depension qui faisaient leur collection eux autres mêmes, et d'autres comptes étaient soumis par le pilote lui-même qui recevait paiement de son compte.

Q Est-ce que vous vous occupiez de ces paiements-là?

R Non, c'est l'autre comptable qui s'occupait de ça.

Q C'est l'autre comptable qui s'occupait de ça?

R Oui monsieur.

Q Maintenant, est-ce que ça existe encore, ce paiement-là?

R Non, c'est discontinué, je crois, de l'an dernier.

Q Maintenant, si vous voulez, nous allons passer à la section suivante de votre document, intitulé: Individual earnings, le premier poste, c'est: total net tonnage of vessels served. Je vois que vous avez des mentions uniquement pour mil neuf cent cinquante-huit (1958) et mil neuf cent cinquante-neuf (1959)?

R Oui monsieur.

Q Pourquoi ne les avez-vous pas pour mil neuf cent soixante (1960), mil neuf cent soixante et un (1961) et mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Parce que le système de comptabilité a été changé, et le département nous a informés de ne pas en tenir compte, qu'ils pouvaient l'avoir sur

I.B.M., à Ottawa.

Q Alors, vous ne le calculez plus, maintenant?

R Il est calculé, mais il n'est pas tenu en note.

Q Vous-même?

R Non, moi je ne le tiens plus en note.

Q Maintenant: Aggregate number of trips; qu'est-ce que c'est? Qu'est-ce que ça comprend?

R Ca, c'est le nombre de pilotages faits durant la saison.

Q Est-ce que ça comprend les déplacements de navires dans le port?

R Non, ça comprend seulement les pilotages.

Q Qu'est-ce que vous entendez par: pilotages?

R Un déplacement de navires pour..... si on peut dire, plus long qu'un mouvage, sur une distance d'environ 30 à 40 milles, dans le cas de chose..... dans le cas de voyages d'essai, et entre Québec et lesEscoumains et Québec à Port Alfred, Québec et Rivière du Loup aussi, et un bateau part de Québec, descend pour Rivière du Loup, c'est un voyage.

Q Un pilotage?

R Un pilotage. Et à Rivière du Loup, s'il s'en va à la mer, c'est un autre pilotage, on

compte deux pilotages.

Q Deux pilotages. Alors, ça apparaîtrait dans le poste: Aggregate number of trips, comme: 2?

R 2, oui.

Q Et vous dites que les voyages d'essai de plus de 40 milles sont considérés comme un pilotage?

R Comme une partie du pilotage; je crois que c'est aux alentours de 40 milles, on donne un tiers de tour, et 70 milles, je crois que c'est deux tiers, et plein pilotage, pour plus de 80 milles.

Q Maintenant, dans "aggregate number of trips", vous arrivez avec un chiffre de 7,359?

R Autrement dit, pour être plus exact, 7,359 comprendrait plutôt le nombre de comptes de pilotage, parce qu'il est arrivé dans des voyages d'essai, par exemple, que nous réunissions deux ou trois parties de voyage pour faire un compte.

Pour être exact, le nombre de 7,300 ou les nombres qui sont là comprennent le nombre de comptes qui ont été envoyés pour des pilotages.

Q Si vous envoyez un compte pour un tiers de tour, est-ce que ce serait entré comme une unité, ou comme un tiers, dans ce chiffre-là?

R Un tiers, il est compris comme un compte.

Q Il est compris comme un compte?

R Oui.

Q Et les déplacements de navires dans le port ne sont pas inclus dans ça?

R Les déplacements de navires, non.

Q Est-ce que vous auriez les chiffres pour les déplacements de navires à quelque part?

R Je ne sais pas si on l'a. L'avez-vous.....?

Q Vous pouvez vérifier dans vos dossiers.

R Les autres documents..... est-ce tout ce qu'on m'a donné? ..... le nombre de déplacements pourraient se trouver sur un autre rapport, mais probablement au bureau, que je n'ai pas ici.

Q Est-ce que vous pourriez l'apporter demain, ce document-là, s'il vous plaît?

R Oui monsieur.

Q Croyez-vous qu'il va démontrer le nombre de déplacements pour les années mil neuf cent cinquante-huit (1958) à mil neuf cent soixante-deux (1962), inclusivement?

R Peut-être pas mil neuf cent cinquante-huit (1958), cinquante-neuf ("59), mais mil neuf cent soixante (1960), mil neuf cent soixante et un (1961) et mil neuf cent soixante-deux (1962).

Q Et l'entrée suivante, c'est: Actual number of pilots?

R Ca, c'est le nombre de pilotes licenciés qu'il y a ou qu'il y avait dans le temps.

Q A quelle date?

R Au trente et un (31) décembre de la dite année.

Q Au trente et un (31) décembre de l'année?

R Oui.

Q Maintenant, l'entrée suivante, c'est: number of effective pilots. Voulez-vous expliquer ce que vous entendez par: number of effective pilots?

R Par "number of effective pilots", c'est le nombre des pilotes effectifs, ça comprend le nombre des pilotes actuels moins le total des congés ou des vacances qui ont été prises durant le mois ou l'année, divisé par le nombre de jours de pilotage.

A la fin du mois, s'il y a 310 absences et qu'il y a 31 jours dans un mois, nous calculons qu'il y a eu dix pilotes de moins, effectif, dans le mois.

LE PRESIDENT:

Q En d'autres termes, pour prendre un exemple, si vous aviez quatre pilotes et qu'il y en avait un dans une période de quatre semaines, il y en a un qui prenait son congé par semaine, et que les autres sont tous en devoir, vous auriez quatre pilotes, et trois "effective pilots"?

R Oui monsieur.

Q Parce qu'en devoir, pour faire

l'ouvrage, il n'y en avait que trois, effectivement?

R Exactement.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Alors, voulez-vous expliquer comment vous arrivez à .55, et .3 dans ces chiffres-là?

R Ces chiffres-là, ça comprend la période de neuf mois ou douze mois; nous avons pris le total d'absences du mois, et à la fin de l'année, nous avons additionné les totaux de chaque mois, et nous avons divisé soit par 9, soit par 12, suivant le cas.

Ce n'est pas moi qui ai préparé ce document-là, cet item-là. Maintenant, c'est ce dont on m'a informé.

Q Qui a préparé ça?

R Ca doit être monsieur Maheux.

Q Alors, on lui demandera de plus amples explications. Maintenant, "average gross earnings per effective pilot ". Voulez-vous expliquer cette mention?

R Cet item..... nous avons pris le revenu total, "gross" pour l'année.

Q Oui.

R Qui a été divisé par 77 pilotes.

Q Et c'est ça qui donne le "average gross earnings per effective pilot"?

R Oui monsieur.

Q Maintenant, le fonds de pension...
R Le "effective pilote" doit être divisé par les pilotes effectifs, 69.55.
Q Et le fonds de pension n'est pas déduit?
R Non, le fonds de pension, il y aurait dix pour cent (10%) à enlever.
Q Et le "number of trips per effective pilot", ce serait, dans le cas de mil neuf cent soixante-deux (1962): Sept mille trois cent cinquante-neuf (7,359) voyages divisé par 69.55 pilotes?
R Oui monsieur.
Q Qui donnerait 105.8 voyages par pilote...
R Oui monsieur.
Q ... effectif?

LE PRESIDENT:

Q Dans le "average gross earnings," est-ce que vous comprenez les mouvages aussi?
R Oui.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Maintenant, dans votre calcul de "effective pilot", ce n'est pas vous qui avez fait ça, vous ne pouvez pas nous donner de plus amples explications sur ça?
R Non.
Q Ce matin, il a été question de na-

vires descendant de Montréal qui doivent accoster dans l'estuaire de la Rivière St-Charles, et dont les pilotes de Trois-Rivières - Québec ne veulent pas faire l'accostage à Québec. Etes-vous au courant de ce problème-là?

R J'en suis au courant plus ou moins. Quand je reçois un ordre de mouvage, je le considère comme un ouvrage fait, et je fais la charge en conséquence.

Q Est-ce qu'il y a moyen de retraçer, au moyen de vos cartes, les cartes où le pilote de Montréal s'est fait relever à l'entrée du port de Québec pour que l'accostage soit fait par un pilote de Québec?

R Je crois que la chose est impossible.

Q Est quoi?

R N'est pas possible.

Q N'est pas possible. Pourquoi?

R Parce que quand ils reçoivent une demande de faire un mouvage, ils entrent la demande pour un pilote pour déplaçer un navire de telle place à telle place; dans les records, je ne crois pas qu'il y ait de place pour marquer - pour relever monsieur un tel qui n'a pas voulu accoster.

Q Au moyen desheures d'arrivée des navires dans le port de Québec, sur la carte du pilote de Trois-Rivières - Québec, lue conjointement avec la carte du pilote de Québec qui fait l'accostage, est-ce qu'il y aurait moyen de déterminer le

nombre de navires qui ont été dans cette situation-là?

R Ca serait, je crois, très difficile, parce qu'un navire peut arriver de Montréal à trois heures du matin et accoster à huit heures.

Quand il accoste à huit heures, c'est difficile de dire ou de savoir pourquoi le pilote a débarqué, ou si c'est le capitaine qui l'a congédié, ou si c'est parce qu'il n'a pas voulu.

Q Maintenant, est-ce qu'il est arrivé que des compagnies maritimes qui ont été dans cette situation où ils devaient prendre un pilote de Québec pour faire l'accostage dans l'estuaire de la rivière St-Charles aient refusé de payer le compte du pilote de Québec?

R Il n'y en a pas qui ont refusé.

Q Est-ce qu'il y en a qui ont fait des commentaires?

R Il y a eu, une couple de fois, des commentaires; mais le compte a été payé.

Q Quel genre de commentaires ont été faits?

R Les commentaires, il est arrivé que l'agent a dit: "Le pilote de Montréal aurait dû l'accoster."

Maintenant, le pilote, pour un cas dont je me souviens, est allé voir l'agent et lui a dit: "Le capitaine a signé ma carte, et il était

consentant à ce que je débarque.

Q Est-ce que ces commentaires, faits par des agents, ont été faits par écrit ou verbalement?

R Au téléphone.

Q Au téléphone. Est-ce que ce sont les agents de Québec?

R Oui.

Q Est-ce que ces commentaires ont été faits à vous personnellement?

R Une ou deux fois.

Q Une ou deux fois. Ces fois, quand est-ce que c'est arrivé?

R Il y en a une qu'il devrait y avoir à peu près une quinzaine de jours.

Q Et l'autre?

R L'autre, c'est l'an dernier, je crois.

Q Maintenant, dans vos fonctions comme comptable, est-ce que vous êtes au courant que d'autres plaintes que celle que vous venez de rapporter aient été faites?

R Pas trop.

Q Pas trop. Est-ce que ça serait monsieur Maheux qui serait au courant de ça?

R Peut-être qu'il en a entendu parler, je ne sais pas.

TRANSQUESTIONNE par Me M. LALONDE,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Lessard, je note sur la pièce 589 qui a été produite , qu'en effet le tonnage net est entré pour 1958-59, mais qu'on ne l'a pas indiqué par la suite, et que vous avez dit que c'était parce qu'à Ottawa on vous avait informé qu'il y avait des machines à calculer qui faisaient tout ce travail?
R Oui monsieur.
Q Est-ce qu'on vous a jamais transmis, depuis 1960, le résultat total, pour votre information?
R Non monsieur.
Q J'imagine que vous ne l'avez pas demandé, non plus?
R Non plus.
Q Mais on ne vous l'a jamais envoyé directement?
R Non plus.
Q Si je comprends bien, dans le nombre total de voyages, vous avez dit que c'était des nombres de comptes ou des nombres de cartes de pilotage?
R Des nombres de comptes.
Q Des nombres de comptes de pilotage?
R Oui monsieur.
Q Et ce qui laisse entendre - vous avez mentionné, dans le cas de voyages, d'essais, pour un exemple, que vous pourriez avoir plusieurs voyages sur le même compte?
R Plusieurs parties de voyage.
Q Ce que vous appelez des parties de voyage, le fait qu'un navire partirait de Lauzon pour aller au

bout de l'Ile d'Orléans et qu'il reviendrait, est-ce que ça serait considéré comme partie de voyage, ça?

R Oui, ça serait considéré comme deux parties de voyage.

Q Comme deux parties de voyage?

R Qui seraient inclus dans un même compte.

Q Et ce serait deux parties. Est-ce que ça serait deux moitiés ou deux tiers de voyage ?

R Deux un tiers de voyage.

Q Un tiers de voyage pour chaque direction?

R Oui monsieur.

Q Et s'il y a plusieurs voyages, disons qu'on revient, et que quelques heures après, on retourne, on fait d'autres voyages d'essai, est-ce que ça entre sur le même compte, ou si ce sont des comptes séparés, à ce moment-là?

R D'ordinaire, quand il s'agit de voyages d'essai, on cherche à faire le moins de nombre de comptes possibles. On va prendre les différents millages pour former un montant approximatif de 70 à 75 milles, pour faire une charge de deux tiers de voyage.

Q Alors, vous laisseriez accumuler des voyages d'essai jusqu'à temps que ça fasse deux tiers de voyage, vous dites?

R Oui monsieur.

Q Maintenant, ces voyages d'essai, est-ce que ça se produit assez fréquemment, durant la saison?

R Non, plutôt rarement.

Q Maintenant, quand même, dans un cas comme celui-là, j'imagine que le pilote se rendrait à Lauzon

prendre le navire, il ferait son voyage, reviendrait, et peut-être qu'il repartirait et reviendrait encore. Est-ce qu'il peut arriver que ce soit des voyages qui durent assez longtemps, même s'ils ne sont pas tellement longs au plan millage?

R Non, d'abord, s'il revient à Lauzon, il est censé débarquer puis se faire remplacer par un autre; les voyages d'essai, généralement, ne sont pas très longs, et quand ils sont longs, les compagnies demandent deux pilotes.

Q Les compagnies demandent deux pilotes. Ca arrive qu'ils en demandent deux pilotes pour faire les voyages d'essai?

R C'est arrivé l'an dernier, et c'est arrivé cette année.

Q A supposer que vous avez un navire qui part des Escoumins, qui va à Port Alfred, et qui fait une courte escale à Port Alfred, et qui s'en revient à Québec avec le même pilote à bord, je crois comprendre que ça se produit, n'est-ce pas?

R Oui monsieur, assez souvent.

Q Dans un cas comme celui-ci, est-ce que vous envoyez deux comptes ou un seul compte?

R Deux comptes.

Q Deux comptes?

R Oui monsieur.

Q Alors, dans le nombre total de voyages que je constate ici, les seuls cas où vous auriez, disons, ce qu'on pourrait appeler plusieurs parties de voyage, ce serait des voyages d'essai, ou est-ce qu'il y a d'autres cas?

R Ce serait seulement des voyages d'essai.



Q Et les déplacement de navire, soit à Québec, soit ailleurs, Port-Alfred, pour un cas...

R Oui.

Q Chicoutimi, est-ce qu'il y en a?

R Chicoutimi.

Q Est-ce qu'il y en a d'autres à part ça?

R Il arrive qu'à Rivière-du-Loup il y en a.

Q Alors, les déplacements de navire à ces endroits-là n'apparaîtraient pas donc comme des voyages?

R Non, ça entre comme des mouvages.

Q Comme des déplacements de navire ou des mouvages?

LE PRESIDENT:

Q Je comprends que vous envoyez un compte tout de même?

R Oui, on envoie un compte. Maintenant, comme j'explique à monsieur, c'est chargé comme un mouvage; le mouvage est entré comme mouvage, le pilotage est entré comme pilotage.

Q Alors, ce sont lesnombres de compte de pilotage seulement?

R De pilotage seulement.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes duSt-Laurent:

Q Alors, les déplacements de navire, encore une fois, n'apparaissent pas dans le montant de $7,359.00 pour 1962?

R Non.



Q Et lorsque vous avez calculé le nombre de voyages par pilote effectif, le dernier item qui apparaît, on a divisé le montant de $7,359.00 par 69.55?

R Oui monsieur.

Q Maintenant, ces déplacements, par exemple, qui se produisent - prenons le cas d'un déplacement à Rivière-du-Loup, dans un cas comme ça, j'imagine que pour un pilote, on envoie un pilote de Québec à Rivière-du-Loup...?

R Non.

Q Qu'est-ce qui est fait?

R A Rivière-du-Loup, le plus souvent, c'est quand le pilote ne peut pas accoster dû à la marée, il reste à bord de son bateau, il attend les conditions favorables pour accoster, et c'est lui-même...

Q Qui le fait?

R ... qui fait l'accostage.

Q Est-ce qu'il est arrivé des cas où vous avez déplacé les pilotes à Rivière-du-Loup pour aller faire des déplacements dans le port de Rivière-du-Loup?

R Non monsieur, je ne me rappelle pas de ça.

Q A Chicoutimi, est-ce qu'il en est arrivé, des cas?

R Peut-être une ou deux fois.

Q Et à Port Alfred?

R A Port Alfred, ça arrive quelquefois, mais généralement, le pilote qui va faire un déplacement est gardé là pour partir avec le premier navire.

Q Maintenant, ça arrive - c'est arrivé que vous avez envoyé des pilotes de Québec à Port Alfred pour faire des déplacements?

R Oui monsieur.

Q Maintenant, sur cette question de pilotes effectifs, le nombre de pilotes effectifs, vous avez parlé de pilotes en congé ou en vacances, ou absences non autorisées; n'est-il pas vrai que ceci comprend tous les cas d'absences?

R Absolument.

Q Si un pilote est suspendu par l'autorité de pilotage...

R Il est absent.

Q Si le pilote est malade...

R Il est considéré comme absent.

Q Alors, toute absence quelconque est inscrite, tout simplement, sans plus, comme une absence tout simplement, pour le calcul des pilotes effectifs?

R Oui monsieur.

Q Est-ce que c'est vous qui vous vous occupez de ce genre de comptabilité, pour les pilotes effectifs ?

R Actuellement, c'est moi-même qui s'en occupe.

Q Qui est-ce qui a commencé ça?

R .....

Q Est-ce que c'était en pratique, ça, les pilotes effectifs, quand vous avez commencé dans le service du pilotage à Québec?

R Quand j'ai commencé en 1936, c'était la

même chose: il y avait des pilotes qui s'absentaient pour une raison ou pour une autre.

Q Est-ce que vous faisiez des calculs de pilotes effectifs?

R Non.

Q Depuis quand, à votre connaissance, a-t-on commencé à calculer les pilotes effectifs?

R J'oserais dire: 1960 ou 1961.

Q Vous avez calculé, rétroactivement, puisqu'on les trouve en 1958?

R Oui.

Q Alors, vers 1960-61, vous avez reçu instructions de recalculer, dans le passé, les pilotes effectifs, surla base que vous avez mentionnée?

R Oui.

Q Vous rappelez-vous, ces instructions-là - savez-vous si c'était par écrit?

R Ce n'est pas moi qui les a eues.

Q Quelqu'un vous a dit qu'il les avait reçues?

R Je crois que c'est le surintendant qui a reçu cette demande-là.

Q C'est-à-dire, monsieur Hamel?

R Monsieur Hamel ou..... peut-être.....

Q Ou monsieur Maheux?

R Peut-être monsieur Maheux aussi.

Q Et maintenant, c'est vous qui vous vous occupez de ça?

R Oui monsieur.

Q Vous n'êtes pas au courant des raisons

pour lesquelles on calcule le travail des pilotes sur cette base-là?

R Les opinions peuvent varier.

Q Mais personnellement, vous n'êtes pas au courant de la raison pour laquelle ça s'est fait comme ça?

R Non monsieur.

Q Vous dites: "Les opinions peuvent varier". Est-ce que vous avez une opinion?

R Moi, je peux en avoir une, un autre peut en avoir une autre.

Q Quelle est votre opinion, vous, là-dessus? C'est pourquoi?

R ..... Le Département veut prouver que les pilotes ne travaillent pas autant qu'ils le disent.

Q Supposons maintenant que vous avez un pilote qui s'absente, disons qu'il est malade trois jours dans un mois, vous le portez absent. Maintenant, ce pilote-là revient au travail, et si j'ai bien compris, il peut, en fournissant un fardeau de travail plus considérable que ses confrères, à son retour, rattrapper, si vous voulez, le retard qu'il a pu subir durant les trois jours de maladie. Est-ce que c'est le cas?

R Oui, il peut les dépasser, aussi.

Q Ce qui pourrait se produire dans un cas comme ça, c'est que vous arriveriez à la fin du mois, disons, et qu'un pilote qui ait pu s'absenter pour quelques raisons, ou être suspendu, même, puisse arriver à la fin du mois, et en fournissant un effort plus considérable sur un temps plus restreint, peut avoir le même nombre de voyages ou même peut-être davantage, vous dites, que ses confrères?

R Pas dans un cas de suspension, parce que dans le cas de suspension, il ne peut pas reprendre ses tours. Dans un cas de maladie, il a le droit de reprendre ses tours.
Q Prenons le cas de maladie ou toute absence autorisée...
R Oui monsieur.
Q Alors, dans un cas comme ça, il pourrait reprendre son tour et arriver à la fin du mois avec le même nombre de voyages que ses confrères?
R Oui monsieur.
Q Vous avez une longue expérience dans le pilotage et l'administration généralement: à votre avis, un homme qui, à la fin du mois, arriverait avec le même nombre de voyages que ses confrères, devrait-il être calculé comme ayant droit au même revenu que les autres qui ont été en devoir durant tout le mois, mais qui n'ont pas fait plus de voyages?
R Absolument.
Q Et à votre opinion, regardant ça sur l'ensemble du mois, est-ce que vous n'en viendriez pas à la condusion que le pilote qui a été malade et quia rempli ses tours, comme on dit, est-ce qu'à votre avis, est-ce qu'il ne devrait pas être considéré comme ayant travaillé autant que ses confrères, durant ce mois-là?
R Absolument.

LE PRESIDENT:

Q Est-ce que ce n'est pas le cas, actuellement?
R Pour le district de Québec, le pilote a



le droit de reprendre ses tours.

Q Quand il reprend ses tours, considérez-vous son absence dans vos calculs?

R Dans nos calculs, non, pas dans nos calculs.

Dans le district de Montréal, les calculs ne se font pas de la même manière,; je pense qu'il ne les reprend pas.

Me MARC LALONDE ,c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Maintenant, vous dites - on vous a demandé si ce n'était pas ce qui se faisait à l'heure actuelle; maintenant, dans le calcul de 69.55 pilotes, si le pilote qui a été malade trois jours durant le mois reprend ses tours, à la fin du mois, quand vous arrivez pour faire le calcul des pilotes effectifs, n'est-il pas vrai que vous avez calculé quand même que durant ce mois-là il n'y aura pas eu 77 pilotes en devoir, mais 77 pilotes moins trois jours de pilotes absents?

R Oui monsieur.

Q C'est ce qui se passe, n'est-ce pas?

R Oui monsieur.

Q Et avec le chiffre qu'on a ici, par exemple, 69.55 contre 77 pilotes réels, si vous voulez, vivants, vous savez - on pourrait imaginer que les 69.55 - pardon, que les 77 pilotes avaient tous fait le même nombre de voyages, à la fin du mois, et d'après ce que vous avez dit tout à l'heure, auraient fourni, à votre avis, le même effort durant le mois, et malgré tout, vous êtes arrivé à la fin du mois, avec seulement 69.55 pilotes

effectifs?

R Pour arriver à 69.55 de 77, ils n'ont certainement pas tous fait la même chose, parce que la différence est trop grande.

Q Mettez-la plus proche; supposons qu'il y aurait soixante-quatorze pilotes effectifs durant le mois...

R Oui, 74 peut se rapprocher assez facilement de 77 , avec les absences.

Q Et qu'ils aient tous fait à peu près le même nombre de tours, alors, donc, le système tel qu'il est proposé ici, nous amène à la situation où vous avez un chiffre pour pilotes effectifs qui ne représente pas réellement l'effort de travail fourni durant le mois par l'ensemble des pilotes dans cette circonscription, n'est-ce pas?

R Oui monsieur.

Q Et à votre avis, donc, tous les pilotes qui avaient fait le même effort, auraient fourni le même nombre de voyages durant le mois, devraient partager également, si on peut dire, les revenus du mois, n'est-ce pas?

R Oui monsieur.

Q Avec le mode de calcul qui est établi à l'heure actuelle, - et je ne veux pas embarquer ici, Votre Seigneurie, dans ce qui se fait en pratique dans la corporation, en fait, c'est ce qui se produit, mais en examinant simplement la pièce qui est produite ici, dans le calcul qui est fait ici où on donne le revenu brut moyen par pilote effectif, ce calcul-là est simplement basé sur le nombre de pilotes en soustrayant toutes les absences, indépendamment du fait à savoir si ces pilotes-là ont ou non rempli leurs tours, ou fourni l'effort additionnel dont on

parlait tout à l'heure?

R Oui monsieur.

Q Vous êtes un comptable, vous avez l'expérience de comptable, ça fait longtemps que vous vivez à Québec?

R Oui monsieur.

Q Connaissez-vous une seule profession, un seul métier, appelez-le comme vous voulez, où on calcule de cette façon-là les revenus bruts ou nets moyens?

R ..... c'est plutôt rare.

Q Avez-vous jamais rencontré un seul cas dans votre vie où on calcule les revenus de cette façon-là?

R Peut-être pour l'Impôt, comme les gens font leur rapport; à part ça.....

Q Mais à votre connaissance, ça ne s'est jamais produit?

R Non monsieur.

LE PRESIDENT:

Q Pendant que vous êtes sur cette question, pour corriger peut-être l'exemple que j'ai donné tout à l'heure, dans Effective Pilots n'entre pas le congé annuel?

R Dans Québec, il n'y en a pas de congé annuel.

Q L'hiver?

R L'hiver, ils sont supposés être en devoir; ils prétendent qu'ils sont en devoir, la même chose.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Alors, c'est calculé sur cette base mensuelle que vous avez mentionnée; calculez-vous ça la même chose durant l'hiver que durant la saison de navigation la plus active, disons?

R Pour l'hiver?

Q Oui? Quelle période est couverte par ce chiffre de pilotes effectifs?

R Je ne sais pas exactement; je crois plutôt que c'est du 1er avril au 31 décembre.

Q On demandera à monsieur Maheux, de toute façon. Et, si je comprends bien, dans les revenus bruts qui sont mentionnés là, on inclut tous les revenus, y compris les revenus de déplacements?

R Oui monsieur.

Q Et si quelqu'un voulait calculer, par exemple, les revenus par voyage, on ne pourrait pas diviser le chiffre 105.8 qui apparaît là, average gross earning, et avoir un résultat qui signifierait quelque chose de valide?

R Non.

Q Je vois que ce sont des revenus bruts; on n'a fait aucune mention, on n'a fait aucune approximation en vue d'arriver à un revenu approximatif net, là-dedans?

R Non, parce que les pilotes sont censés diviser leurs dépenses d'administration tous ensemble, ça fait que, comme on n'est pas au courant de ces montants-là, c'est eux-autres qui font ces calculs.

Q Mais toutes les dépenses de voyages, de Québec à Port Alfred, aux Escoumins ou ailleurs, et les frais

de subsistance aux Escoumins ou Port Alfred, ça n'entre absolument pas dans vos calculs, ici?

R Non, parce qu'on ne sait pas le montant qu'ils dépensent.

Q Vous vous limitez à ce que vous savez, qui est le revenu brut?

R Le revenu brut.

Q Est-ce que vous avez une raison quelconque à offrir pour laquelle on n'a pas fourni sur cette pièce le revenu brut par pilote réel, si vous voulez, soixante-dix-sept pilotes?

R Premièrement, il y en a un que ça fait deux ans qu'il n'a pas travaillé; celui-là n'a certainement pas droit au même bénéfice que d'autres qui ont travaillé toute l'année.

Il y en a d'autres qui ont travaillé six mois, d'autres ont été absents.....

Q Ce que je veux savoir: est-ce qu'il y a une raison pour laquelle - est-ce que vous êtes au courant de la raison pour laquelle on n'aurait pas divisé le revenu brut global par le chiffre 77 au lieu de prendre le chiffre 69.55?

R Non, je ne suis pas au courant.

Q Et à votre connaissance, vous n'avez jamais vu ça, des tiers de pilote, ou des cinquante cinq centièmes de pilote qui se présentaient au bureau?

R Cinquante-cinq centièmes, peut-être pas, mais trois quarts.

Q Est-ce que vous avez déjà vu des pilotes qui en valaient deux, qui se présentaient aussi?

R Non.



Q Vous avez mentionné le cas d'un pilote qui ne s'est pas présenté durant, vous avez dit, les deux dernières années?

R Oui monsieur.

Q La dernière année?

R Oui monsieur.

Q Pouvez-vous donner la raison de son absence?

R Il ne peut pas - il a une jambe qu'il ne peut pas se servir efficacement, il est malade, il est considéré comme malade.

Q Le résultat d'un accident?

R Oui monsieur.

TRANSQUESTIONNE par Me
JEAN BRISSET c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Vous nous avez dit qu'en 1960, vous auriez reçu instructions de préparer ces statistiques dont vous nous avez parlé, sous le poste de effective pilots; est-ce que vous êtes bien sûr que ce systeme-là ait commencé à être mis en opération cette année-là?

R Je le crois, mais je ne suis pas sûr.

Q Est-ce que vous étiez comptable en chef, à ce moment-là?

R Oui monsieur.

Q Est-ce qu'il est possible que ce systeme-là ait existé avant 1960?

R Avant 1960, je ne crois pas.

Q Alors, est-il possible qu'avant 1960 il y avait un autre système qui était en usage, aupoint de vue statistiques, pour déterminer les revenus des pilotes du district? Est-ce exact?

R Oui monsieur.

Q Est-ce que d'après ce système qui était en usage avant 1960, vous indiquiez les revenus individuels de chaque pilote en rapport avec le travail qu'ils faisaient, le travail actuel qu'ils faisaient?

R Je crois que nous faisions un rapport qui mentionnait ce que chaque pilote avait gagné, et le montant qu'il avait versé au fonds de pension.

Q Et ceci était établi en rapport avec le travail actuel qu'il avait fait?

R Oui monsieur.

Q Et en 1960, ce système d'établir des statistiques a été abandonné?

R Oui monsieur.

Q Savez-vous pour quelle raison?

R Parce qu'on se plaignait qu'on avait beaucoup d'ouvrage, puis on nous avait fait réponse qu'il n'etait pas nécessaire de tenir - que Ottawa avait un service de IBM, que n'importe qui pouvait avoir les renseignements voulus en les demandant à Ottawa.

Q Mais pour préparer le document qui a été produit comme exhibit 589, n'est-il pas vrai que vous êtes obligé de calculer quel a été le revenu ou les recettes actuelles de chacun des pilotes de la circonscription?

R Je ne comprends pas exactement votre

question.

Q Est-ce que vous êtes obligé, aux fins de préparer les statistiques qui apparaissent à l'exhibit 589, de calculer quels ont été les revenus de chacun des pilotes de la circonscription?

R N.us les avions individuellement, et nous avions le total.

Q Alors, en d'autres termes, est-il juste de dire que tout ce qu'il y a, tout ce qui s'est produit en 1960, c'est un changement dans la façon de tenir les statistiques?

R C'est un changement dans la façon de les tenir, mais les totaux sont exactement les mêmes qu'ne 1959 et mil 1958.

Q En fait, si vous vous reportez à la page 2 de l'exhibit 589...

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Fédération des Pilotes du St-L.:
Je m'excuse, mais nous n'avons pas eu de page 2; je pense que personne n'en a, d'ailleurs. Mon confrère est peut-être en avant sur nous.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q A la page 1, alors. Vous nous indiquez, au poste qui apparaît à l'avant-dernière ligne, les revenus bruts par pilote effectif, en exercice. En vous basant sur le système que vous soulignez, en 1959, c'est-à-dire, avant 1960, et les années

qui ont précédé, est-ce que vous ne croyez pas arriver aux mêmes résultats?

R Ca arriverait assez proche du même résultat.

Q Je voudrais vous exhiber ce document et vous demander s'il s'agit là des rapports de statistiques que vous prépariez avant 1960, si c'était bien là la formule qui était en usage?

R Oui monsieur, ça c'était la formule qui était en usage en 1959.

Q Alors, le document que vous avez devant vous est un document démontrant quelles ont été les recettes de chaque pilote de la circonscription, pendant l'année de navigation 1959?

R Oui monsieur.

Q Voulez-vous produire ce document comme exhibit 590?

R .....

Q Voulez-vous le garder devant vous?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
La description de la pièce 590 pourrait être ce qui suit: "Statement showing the number of Branch Pilots for and below the harbour of Quebec, during the year 1959, the age, residence, number of pilotages, earnings, and whether employed on special service or tour-de-rôle".

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Voulez-vous nous dire s'il est exact que ce document démontre quelles ont été les recettes de chaque pilote, en regard premièrement des voyages qu'ils ont accomplis, et deuxièmement en regard des déplacements qu'ils ont faits?

R Oui monsieur.

Q Maintenant, voulez-vous examiner brièvement la pièce et constater si j'ai raison qu'un grand nombre de pilotes ont fait en moyenne entre 100 et 110 voyages, qui semblent être la normale pour cette année-là?

R Oui monsieur.

Q N'est-il pas exact aussi, en vous référant à tous les pilotes qui ont fait le nombre de voyages requis, c'est-à-dire entre 100 et 110 voyages, que chacun d'entre eux ont gagné des revenus personnels pour frais de pilotage variant entre $14,000.00 et $18,000.00?

R Je n'ai pas trouvé $18,000.00, j'ai trouvé $17,000.00.

Q N'est-il pas vrai que pour déterminer le montant total, vous devez ajouter les deux colonnes: voyages, et ensuite, déplacements?

R Oui, excusez.

Q Alors, si vous ajoutez ce que ce pilote particulier a gagné pour ses voyages et le montant qu'il a gagné pour ses déplacements, vous allez arriver à au-delà de $18,000.00?

R Oui, vous avez raison. Pour être plus précis, ça peut varier jusqu'à $20,374.40.

Q Alors, dans ce cas, vous avez remarqué qu'un pilote a gagné jusqu'à $20,000.00?
R Au lieu de $20,000.00, c'est $18,000.00, parce que j'avais additionné $3,400.00 au lieu de $340.00.
Q Alors, mon premier chiffre était exact: $18,000.00?
R Oui monsieur.
Q J'attire maintenant votre attention sur l'exhibit 589 qui nous laisse voir qu'en 1959, le nouveau système de statistiques nous donne un chiffre de $15,872.52 par pilote en exercice ou effectif ?
R Oui monsieur.
Q Vous ne savez pas pour quelle raison il n'y a pas de demi ou de trois-quarts de pilotes cette année-là?
R C'est parce que la moyenne est arrivée à .8.
Q A peu près un chiffre rond?
R A peu près un chiffre rond; calculez 103, si vous ne voulez pas calculer 102.8.
Q Maintenant, voulez-vous revenir à votre exhibit 589, au poste Pilote A, charge spéciale. Voulez-vous nous dire si la charge de $25.00 qui, je comprends est faite en regard des services rendus par les pilotes de classe A est payée au pilote lui-même, ou versée à son association en même temps que les autres recettes de la circonscription?
R C'est versé à l'Association en même temps que les autres montants du pilotage.
Q Et non pas aux pilotes?
R Non monsieur.

Q Maintenant, est-ce que tous les pilotes de la circonscription de Québec, cette année, sont membres de l'Association dont vous avez parlé, à qui vous faites des remises?
R .....
Q Est-ce que tous les pilotes de la circonscription de Québec sont membres de cette association?
R Je le crois.

LE PRESIDENT:
Vous parlez de laCorporation?

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
Non, de l'Association à qui les chèques sont faits.

Me MARC LALONDE c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Si ça peut aider mon confrère, je peux fournir l'information qu'ils le sont.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
Q En ce qui regarde le 10% du fonds de pension, vous remettez ce 10% du montant total des revenus à la Corporation, cette fois-ci?
R Oui monsieur.
Q Est-ce que tous les membres de l'Association de Québec sont membres de la Corporation?
R Je ne crois pas.

Q Malgré ça, vous remettez...

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Il y a une erreur de droit, ici, que je voudrais expliquer:
Il y a une question de droit ici qui se soulève, Votre Seigneurie, il y aurait peut-être lieu de l'expliquer: il existe, dans la circonscription de Québec, trois organismes, l'un étant la Corporation pour le Havre de Québec et en aval, établi par une loi en 1860, et laquelle corporation était en existence jusque lors de la décision de l'affaire Paquet, par le Conseil Privé, au début du siècle, vers 1920, et cette corporation-là s'était vue, par conséquent, lors de l'abolition de la maison Trinité, les responsabilités de la maison Trinité, en rapport avec l'administration du fonds de pension, et en vertu de la loi qui est encore en existence, la Corporation des Pilotes de Québec et en aval, en-dessous, il s'agit de la Corporation pour le Havre de Québec et au-dessous, et enfin, cette loi qui est encore en existence, les pilotes sont automatiquement membres de cette Corporation qui n'existe que pour les fins

du fonds de pension, et les chèques faits par l'autorité de pilotage sont faits au nom de cette Corporation des Pilotes pour le Hâvre de Québec et au-dessous, qui est une institution tout autre que la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent.

En outre, il existe l'Association des Pilotes Licenciés pour le Hâvre de Québec et en aval, créée par acte de société en 1924, et qui elle couvre tous les pilotes aussi de la circonscription de Québec; et enfin, il existe en troisième lieu la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, créée en 1960, non pas en vertu d'une loi comme la Corporation des Pilotes pour le Hâvre de Québec et au-dessous, mais étant une corporation incorporée sous la deuxième partie de la Loi des Compagnies, et qui directement ne reçoit aucun versement ou chèque de fonds perçu par l'autorité de pilotage.

La situation est qu'il y a dix pour cent des revenus versés à la Corporation des Pilotes pour le Havre de Québec et au-dessous, en vertu de la loi du 19 mai 1960, et le surplus, reste, est versé à l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en aval, qui se sont incorporés en société en 1929.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
Pour clarifier la réponse du témoin à la question qui lui a été posée au début, on pourrait peut-être indiquer au dossier que le chèque représentant 10% du fonds de pension est fait à l'ordre de laCorporation...

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Des pilotes pour le havre de Québec et au-dessous.

LA COUR EST AJOURNEE POUR QUELQUES MINUTES.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Lessard, mon confrère monsieur Mahoney,vous a posé certaines questions en rapport avec la notion d'"effective pilots", en particulier, il a fait une comparaison entre le moment où un pilote qui s'absente revient, et il a dit: lorsque le pilote absent revient, et reprend ses tours, les autres pilotes travaillent moins. Ça s'applique, si vous voulez, pour la balance?

R Oui monsieur.

Q Est-ce qu'on ne pourrait pas dire exactement aussi l'inverse, ou la même chose, je ne sais comment l'exprimer, en disant que lorsque le pilote s'absente, les autres pilotes qui restent en fonction travaillent d'avantage qu'ils auraient

à travailler normalement?

R Oui monsieur, c'est exact.

Q Et en conséquence, le nombre total des pilotes serait une base plus raisonnable pour apprécier le travail et les revenus que simplement le nombre effectif?

R Si vous voulez.

Q Deuxièmement, mon confrère monsieur Mahoney vous a référé à la modification qui serait survenue dans le tarif en vertu de laquelle en 1960 on avait enlevé la limite - on avait porté la limite du tonnage sur lequel on pouvait imposer le tarif, de 7,000 ou 7,500 à 15,000 tonnes?

R Oui monsieur.

Q Je pense que vous avez répondu que ceci expliquerait en majeure partie l'augmentation du revenu sous forme de tonnage. Est-ce bien ça que vous avez répondu?

R Oui monsieur.

Q Et ceci s'est produit en 1960?

R .....

Q Cette modification?

R Je le crois.

Q Vous le croyez. A la fin de 1960 ou au début de 1960?

R Je ne peux pas préciser.

Q Est-ce que cette modification apparaîtrait dans les revenus de 1960 ou dans les revenus de 1961?

R Je crois plutôt que c'est en 1961.

Q Vous pensez que c'est en 1961?

R Parce que..... si l'on compare l'augmenta-

tion de 1959 à 1960 par rapport au tonnage et par rapport au tirant d'eau, les proportions sont pas mal égales; tandis que si on compare 1960 à 1961, on voit une grosse augmentation, qui est plus considérable, pour les deux item.

Q Alors, selon vous, l'augmentation - les modifications qui apparaîtraient dans le tarif, par l'exclusion - par l'augmentation de la limite apparaîtrait dans les revenus de 1961?

R Oui monsieur.

Q Maintenant, ce qui fait une augmentation d'environ $33,000.00?

R Oui monsieur.

Q 48.15?

R Oui monsieur.

Q $248,941.00 contre $215,804.00 - environ $33,000.00?

R $33,000.00.

Q Maintenant, si vous comparez - c'est la seule augmentation de tarif qui est survenue dans la circonscription de Québec, n'est-ce pas?

R Oui monsieur.

Q Si vous comparez 1958 avec 1959, il n'y a pas eu d'augmentation de tarif, cette année-là?

R Non, il y a eu probablement une augmentation de navires.

Q Alors, est-ce qu'il n'y a pas eu une augmentation considérable pour 1959, à $211,000.00, dans les revenus sous forme de tonnage?

R Oui monsieur.



Q Ce qui ferait une augmentation, si je ne m'abuse, d'environ $52,000.00, sans qu'il y ait eu de changement dans le tarif?

R Oui monsieur.

Q Est-ce qu'il ne serait pas erronné de prétendre que la grande majorité de l'augmentation survenue dans les revenus de tonnage entre 1958 et 1962 n'est due qu'au fait qu'on ait porté la limite de tarif de 7,000 à 15,000 tonnes, ou, je vais formuler ma question autrement: est-ce que le fait de l'augmentation de revenus sous forme de tonnage entre 1958 et 1962 n'a pas surtout résulté de l'augmentation du nombre, mais aussi du tonnage même des navires?

R Oui, parce que sur l'item "draught", le tarif n'ayant pas changé, et qu'il y a augmentation, c'est parce qu'il y a eu plus de navires.

Q C'est encore des navires plus gros?

R Des navires plus jeunes.

Q Ce qui expliquerait l'augmentation de $10,000.00 entre 1961 et 1962?

R Oui monsieur.

LE PRESIDENT:

D'ailleurs, ce point-là apparaît, si l'on compare l'item "tirant d'eau", et aussi le nombre de comptes envoyés dans Aggregate Number of Trips, ça donne une idée, on peut voir pas mal.

Me MARC LALONDE, cr.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Maintenant, on vous a aussi posé certaines questions en ce qui concerne le coût aux armateurs du transfert des pilotes spéciaux aux pilotes Classe A, et on a..... tout d'abord, en autant que vous êtes concerné, il vous est indifférent à savoir si l'armateur auquel vous envoyez un compte est un propriétaire de navire de lac ou de navire étranger, n'est-ce pas?

R Absolument indifférent.

Q Et quant à vous, si vous voulez, le coût du pilotage aux armateurs, vous considérez les armateurs comme un ensemble?

R Absolument.

Q Et si on compare le coût des pilotes spéciaux, qui est évalué à $60,000.00 en 1959, contre le coût des pilotes classe A, qui a varié de $11,000.00 à $16,000.00 entre 1960 et 1962, pour autant que vous êtes concerné, tout ce que vous constatez c'est que si on relie ensemble ces deux catégories de chiffres, vous constatez une diminution dans un cas, par rapport à l'autre?

R Oui monsieur.

Q Et vous avez déjà expliqué qu'une partie de cette diminution-là résultait du fait que les navires de classe - les pilotes pilotant les navires de classe A pilotent moins souvent de navires que les pilotes spéciaux autrefois?

R Oui monsieur.

Q Et en conséquence, en ce qui vous concerne, si on parle de coût aux armateurs, du surplus du système des pilotes spéciaux aux classes de pilotes, qu'il y ait eu un transfert ou une augmentation du coût pour certains armateurs par rapport à d'autres, ça vous est indifférent?

R Absolument.

Q Et tout ce dont vous êtes en mesure de parler à ce sujet, c'est le coût global aux armateurs?

R Oui monsieur.

Q Maintenant, on vous a montré une pièce qui porte le numéro 590, et qui semble avoir été photocopiée de vos dossiers?

R Oui monsieur.

Q Savez-vous si ce document est expédié aux pilotes à chaque année?

R Non, pas aux pilotes.

Q Pas aux pilotes. A qui les expédiez-vous?

R C'est à expédier au Département.

Q Vous étiez en fonction, en 1959?

R Oui monsieur.

Q N'est-il pas vrai que 1959 a été une année tout à fait exceptionnelle à cause en particulier de l'ouverture de la voie maritime du St-Laurent?

R Peut-être.

Q N'est-il pas vrai que vous avez eu un nombre très considérable de navires dans la circonscription, cette année-là?

R .....

Q Par rapport à d'autres années?

R Il y a eu une bonne augmentation sur 1958.

Q En somme, vous avez passé, d'après ce qui paraît ici, de 6,172 voyages en 1958 à 7,291 en 1959?

R Oui monsieur.

Q Et d'après les chiffres qui sont mentionnés à cet endroit, n'est-il pas vrai que vous incluez aussi les revenus des pilotes spéciaux?

R Sur 1960?

Q Sur cette pièce 590?

R Sur 590, il n'est pas question des gains des pilotes spéciaux.

Q Il n'est pas question des gains des pilotes spéciaux. N'est-il pas vrai que cette année-là des pilotes ont été assez fréquemment appelés à aller piloter des navires en dehors même de la circonscription, comme à Baie Comeau, par exemple?

R C'est possible.

Q N'est-il pas vrai que les compagnies qui demandent ce service exceptionnel, en dehors de la circonscription, paient des frais considérables pour obtenir les services de pilotes à cette fin?

R C'est une chose qui est possible, mais c'était payé directement aux pilotes, nous n'en avons pas eu connaissance du tout.

Q Voulez-vous prétendre que les frais qui ont été chargés à cette occasion-là, n'étaient pas chargés par votre bureau?

R Du tout, ce n'était pas chargé par notre bureau du tout.

Q Et en ce qui concerne - maintenant, les sommes qui sont mentionnées dans tous ces cas sont des revenus bruts, n'est-ce pas?

R Oui monsieur.
Q Et ces revenus - si les pilotes, par exemple, avaient $7,000.00 ou $8,000.00 ou $10,000.00 de dépenses, ça n'apparaîtrait pas?
R Du tout.
Q Et vous n'avez pas de moyens d'apprécier le revenu net; s'il y a $10,000.00 de dépenses occasionnées par la profession, il reste $8,000.00, si vous gagnez $18,000.00?
R Absolument.
Q Seriez-vous en mesure de témoigner à savoir si le fardeau de travail, durant l'année 1959, avait été particulièrement lourd pour les pilotes?
R Ah non..... 1959..... ça devait être..... une saison plutôt grosse.
Q N'est-il pas vrai que les pilotes avaient commencé la saison avec 70 pilotes?
R Oui.
Q Et qu'il a fallu reporter leur nombre à 77 à cause de l'augmentation du trafic?
R Oui monsieur.
Q Durant cette année-là?
R Oui monsieur.
Q N'est-il pas vrai que plusieurs pilotes sont même morts de crise cardiaque à bord de navires, durant cette année-là?
R Peut-être.
Q Ils sont morts subitement, si vous voulez, sans examiner la cause?



R .....

Q Vous rappelez-vous de cas...

R Oui.

Q Vous vous rappelez de cas?

R Oui monsieur.

(LE TEMOIN EST TRANSQUESTIONNE EN ANGLAIS PAR Me MAHONEY)

Me JEAN BRISSET, c.r.,

pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Les chiffres que vous nous avez donnés, monsieur Lessard, donnant la moyenne des salaires, des recettes des pilotes pour l'année mil neuf cent cinquante-neuf (1959), d'après l'exhibit 590, ceux qui avaient fait 100 voyages, ou une moyenne de cent voyages, à peu près, les revenus variaient entre $15,000.00 et $18,000.00), mais n'inclut pas, je comprends, les bonus de 57,900.00 payés aux pilotes de choix, ou pilotes spéciaux?

R Non monsieur.

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Lessard, n'est-il pas vrai que la majeure partie de l'augmentation du tonnage survenu dans la circonscription de Québec entre 1958 et 1959 est due à l'arrivée d'un grand nombre de navires océaniques qui voulaient remonter la voie maritime du St-Laurent?

R C'est dû, je ne peux pas préciser si c'est des navires des lacs ou des navires océaniques; seulement, il y a certainement eu une augmentation de navires ou de tonnage.

Q Alors, vous ne savez pas si c'est dû aux navires de lacs ou aux navires océaniques?

R Je ne peux pas me compromettre à ce point-là.

Q Alors, la réponse que vous avez donnée à mon confrère à savoir que c'était dû à l'arrivée d'un grand nombre de navires de lacs qui ne descendaient pas le fleuve antérieurement, n'était peut-être pas tout à fait juste?

R Ce n'était pas tout à fait juste, seulement, dans le temps, c'était mon opinion, mais là, je vois que vous voulez me faire dire le contraire, ça fait que.....

Q Alors, en somme, vous ne le savez pas?

R Absolument pas.

Q Deuxièmement, mon confrère a aussi mentionné qu'il y avait eu justement une augmentation considérable dans le nombre ou le tonnage des navires de lacs qui descendaient le fleuve et qui étaient antérieurement exemptés du paiement obligatoire, du paiement des droits de pilotage, a-t-il dit. N'est-il pas vrai que ces navires-là ne descendaient tout simplement pas le fleuve, antérieurement?

R C'est absolument vrai.

Q Parce que la voie maritime n'était pas ouverte?

R La voie maritime n'était pas ouverte, ils ne pouvaient pas descendre; ceux des lacs qui venaient, ils étaient beaucoup plus petits.

Q Vous rappelez-vous qu'en mil neuf cent cinquante-neuf (1959), il est venu un très grand nombre de navires de guerre qui ont remonté le St-

Laurent ou qu'ils l'ont descendu?

R Il en vient une quantité à tous les ans, mais je ne peux pas dire, en mil neuf cent cinquante-neuf (1959), s'il en est venu plus pour cette année-là; il en est venu une quantité pour l'ouverture de la voie maritime, mais là, les autres années .....

Q Là, vous n'êtes plus en mesure de témoigner là-dessus?

R Non.

Q Vous aimez autant ne pas le savoir.

R Demandez-moi en pas plus que j'en sais.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:

Q Vous avez dit que la pièce 590 n'avait pas été envoyée aux pilotes?

R Non monsieur.

Q Est-ce qu'elle a été envoyée à la Shipping Federation?

R Je crois que oui.

(Le témoin est transquestionné en anglais par Me Mahooney).

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q N'est-il pas vrai, aussi, monsieur Lessard, que vous avez envoyé un beaucoup plus grand

nombre de comptes aussi aux agents représentant les compagnies océaniques entre mil neuf cent cinquante-huit (1958), cinquante-neuf ("59) et mil neuf cent cinquante-neuf (1959), soixante ("60)?

R La chose est possible.

LE PRESIDENT:
Evidemment, vous avez 1,100 voyages de plus entre mil neuf cent cinquante-huit (1958) et mil neuf cent cinquante-neuf (1959), alors, 500 de chaque côté, ou 550 de chaque côté, c'est beaucoup plus; la réponse est vraie des deux côtés.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Je serais prêt à compromettre avec mon confrère sur ce chiffre.

Q Vous avez parlé des comptes à recevoir, de perception de comptes, et vous avez produit une pièce à ce sujet-là, monsieur Lessard?
R Oui monsieur.
Q Et pour mil neuf cent soixante-deux (1962), on n'a pas le résultat des comptes encore en suspens. Est-ce que vous auriez cette information?
R En autant que je me souvienne, il resterait actuellement à peu près mille deux cents dollars ($1,200.00). Monsieur Ménard pourrait

peut-être vérifier.

Q Est-ce que ces montants-là ne sont pas tous dûs par la même compagnie?

R C'est dû par une compagnie et un bateau.

Q Et un seul bateau?

R Oui.

Q Et ce bateau-là a fait plusieurs voyages durant la saison?

R Oui monsieur. On m'a informé, la semaine dernière, qu'aucun argent serait perdu.

Q La compagnie vous a informé qu'aucun argent ne serait perdu.

R Un officier du département m'a dit qu'aussitôt que l'agent aurait l'argent, il nous le remettrait, qu'on ne perdrait pas un sou.

Q Ce navire-là est revenu plusieurs fois dans la saison, et il n'y a pas eu de tentative de perçevoir les frais de pilotage à cette occasion-là?

R Les comptes qui ne sont pas payés ont été plutôt faits vers la fin de la saison.

Q Je constate qu'il y a dix comptes, environ dix voyages?

R Cinq voyages doubles.

Q Et on a laissé courir ces comptes-l`a?

R Oui monsieur.

Q Est-ce qu'il y aurait possibilité,

Votre Seigneurie, que le témoin ne soit pas libéré et soit disponible demain matin pour examiner cette pièce?

LE PRESIDENT:

950.

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Q On aura peut-être l'occasion ou l'intention de vous questionner sur la navigation dans le fleuve.

R Je n'ai pas de certificat.

Q Cette pièce 590, est-ce que c'est vous qui l'avez préparée?

R Oui monsieur.

Q Les chiffres que vous donnez ont été pris à quel endroit?

R Les cartes de pilotage du temps, en force dans le temps, les cartes avec un carton.

Q Maintenant, je vois que sur la pièce 590, on a le montant exact, apparemment, des droits de pilotage qui auraient été gagnés par un pilote en particulier?

R oui monsieur.

Q Est-ce qu'à ce moment-là, vous aviez un système où vous classiez les cartes d'un pilote ensembles?

R Oui monsieur.

Q Est-ce que vous avez encore ce

système-là?

R J'ai encore le système. Maintenant, la carte en main ne vaut pas grand chose, parce que souvent, elle est illisible.

Q Pourquoi ça?

R Parce que c'est la cinquième copie, la quatrième copie au carbone; c'est très difficile à lire.

Q Maintenant, est-ce que vous gardez les cartes d'un pilote ensembles?

R Oui monsieur.

Q Vous faites ça encore?

R Oui monsieur.

Q Alors, on pourrait vous demander aujourd'hui le nombre total de voyages ou de déplacements qu'un pilote a faits, et vous pourriez nous le dire en comptant les cartes?

R Oui monsieur.

Q Et ces cartes-là, ça comprend la détention?

R Absolument.

Q Est-ce qu'il y a une carte séparée pour la détention?

R Plus maintenant.

Q C'est la même carte?

R Oui monsieur.

Q Est-ce qu'il peut y avoir une carte de détention sans qu'il y ait de voyages?

R Il peut y avoir une carte de détention

sans voyage, et il peut y avoir sur la même carte un pilotage, un mouvage, une détention, et peut-être une cancellation.

Q Alors, pour nous donner les chiffres exacts sur l'ouvrage d'un pilote, il faudrait consulter toutes les cartes une parune?

R Toutes les cartes une à une, avec des colonnes en proportion, pour indiquer chaque carte dans sa colonne.

Q En mil neuf cent cinquante-neuf (1959), au moyen de la pièce 590, pourriez-vous nous dire combien de tours de rôle de pilote il y avait? J'en ai compté 38; voulez-vous vérifier l'addition, s'il vous plaît?

R 38.

Q 38 tours de rôle. Il y avait un nombre total de combien de pilotes?

R 77.

Q 77 pilotes, 38 tours de rôle, et ça en laisse combien comme pilotes de choix ou pilote spécial?

R Si je ne me trompe pas, ça fait 39.

Q 39 pilotes. Alors, c'était moitié moitié, à peu près?

R Oui monsieur.

Q Au meilleur de votre connaissance, est-ce que ç'a toujours été la même proportion, disons, de mil neuf cent cinquante (1950) jusqu'à mil neuf cent cinquante-neuf (1959)?

R Il y a eu tendance à augmenter les pilotes; il y a eu tendance à augmenter.

Q Il y a eu tendance à augmenter le nombre des pilotes?

R Oui monsieur.

Q Maintenant, toujours au moyen de la pièce 590, pouvez-vous me dire combien de pilotes ont été reçus pilotes cette année-là?

R Au cours de l'année?

Q Au cours de l'année, oui?

R Il y en avait six qui avaient été reçus dans le cours de l'année.

Q Oui.

R Et trois au début de l'année.

Q Au début, dans quel mois?

R Dans le mois de mars.

Q Dans le mois de mars, trois pilotes dans le mois de mars, et les six autres, est-ce que vous pouvez donner les dates?

R Quatre le dix-huit (18) août, un le dix (10) septembre, un autre le dix-huit (18) novembre.

Q Alors, celui qui a été reçu le dix-huit(18) novembre, combien de voyages a-t-il faits?

R Sept.

Q Le mois d'août, est-ce que vous considérez ça à peu près le milieu de la saison de navigation?

R Oui monsieur.

LE PRESIDENT:

Q Je comprends tout de même que dans cette période-là, il y a eu une augmentation seulement de 7 pilotes, comparer à l'année précédente?

R Oui, parce qu'il y en a qui sont décédés.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Je passais aux décès de pilotes, Votre Seigneurie.

LE PRESIDENT:
Alors, nous attendrons à demain matin, à dix heures.

ADVENANT 5:05 HEURES P.M., LA COUR EST AJOURNEE AU LENDEMAIN MATIN A 10:00 HEURES A.M.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT. -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY, s.o.

ROYAL COMMISSION

ON

PILOTAGE

HEARINGS

HELD AT QUEBEC

QUEBEC

P.Q.

VOLUME No.: 52

TEXTE FRANCAIS.

DATE:

July 25, 1963

OFFICIAL REPORTERS
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
BOARD OF TRADE BLDG.
11 ADELAIDE ST. W.
TORONTO

364-5865 364-7383

ANGUS. STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission:

Me MARC LALONDE, c.r.,
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central,
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,
procureur de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent:

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
procureur de la Canadian Merchant Service Guild:

Me J. MAHONEY,
procureur de la Dominion Marine Association:

Me JEAN BRISSET, c.r.,
procureur de la Fédération des Armateurs du Canada:

Me R. Macgillivray,
procureur du Ministère des Transports:

VOLUME 52 - Page 1,460 à 1663 -

TEXTE FRANCAIS - SEANCE DU 25 juillet 1963.

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

Le vingt-cinquième jour de juillet, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

ARMAND LESSARD - DEJA ENTENDU

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Monsieur Lessard, pour faire suite au témoignage que vous donniez hier sur la pièce 590, vous nous avez donné alors le nombre de pilotes qui avaient été reçus durant l'année mil neuf cent cinquante-neuf (1959). Maintenant, est-ce que ce document donne aussi le nombre de pilotes qui sont décédés ou se sont retirés?

R Oui monsieur.

Q Voulez-vous nous dire combien ont cessé de piloter, pour quelque cause que ce soit, en mil neuf cent cinquante-neuf (1959)?

R ..... il y en a deux.

Q Deux. Alors, il y a neuf pilotes qui ont été reçus, deux qui ont cessé de piloter, par conséquent, l'augmentation nette était de sept pilotes?
R Oui monsieur.
Q Est-ce que ce document donne aussi les pilotes qui ont été absents durant la saison de navigation, pour quelque cause que ce soit?
R Oui monsieur.
Q Voulez-vous nous dire les informations qu'on peut trouver dans ce document?
R Il y en a sept qui ont été malades une partie de l'année.
Q Est-ce que le document démontre le nombre de jours de maladie?
R Non, le document démontre seulement le nombre de voyages qu'ils ont faits.
Q Le nombre de voyages qu'ils ont faits, et la mention s'ils ont été malades?
R Oui monsieur.
Q Est-ce que le document démontre les pilotes dont les licences ont été suspendues?
R Oui monsieur.
Q Combien ont vu leur licence suspendue en mil neuf cent cinquante-neuf (1959)?
R Deux.
Q Deux pilotes. Est-ce que la longueur le temps de la suspension est indiqué sur cette pièce?
R Il y en a un: Quatre mois; et l'autre,

à partir du mois d'août.

Q Un, quatre mois, et l'autre...

R Quatre mois aussi, trois mois et demi.

Q Maintenant, ce document - plutôt, cette formule, est-ce que vous la remplissiez pour les années antérieures à mil neuf cent cinquante-quatre (1954)?

R Oui monsieur.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Lessard, le document démontre également qu'il y a un pilote qui est décédé durant la saison, soit le vingt-neuf (29) octobre mil neuf cent cinquante-neuf (1959)?

R Oui monsieur.

LE PRESIDENT:

Q Pour en revenir à la pièce 589 et le poste "aggregate number of trips", vous avez mentionné hier qu'il s'agissait de comptes de pilotes?

R Oui monsieur.

Q Juste pour faire préciser davantage, je voudrais savoir si ça comprend les comptes que vous avez pu envoyer pour cancellation?

R Non monsieur.

Q Est-ce que ça comprend les comptes que vous avez pu envoyer pour le poste "without pilots"?

R Non monsieur.

Q Relativement à la pièce 590, lorsque vous avez dit hier que ce document-là a été préparé par vous et envoyé à Ottawa, vous avez mentionné aussi que probablement il était envoyé à Shipping Federation?

R Oui monsieur.

Q Est-ce par vous qu'il était envoyé à Shipping Federation?

R Non. Par le surintendant de Montréal.

Q Savez-vous s'il l'a envoyé à d'autres, aussi?

R Je ne puis préciser.

Q Alors, ç'a pu être envoyé à d'autres, par vos supérieurs?

R Oui monsieur.

Q Je vois sur ce document qu'il y a des montants indiqués au nom de chaque pilote pour "gross earnings for pilotage, gross earnings for moveages", puis un autre, enfin, une autre colonne "amount paid to fund," et le résultat net au bout?

R Oui monsieur.

Q Alors, le dernier chiffre eu "total net fund", est-ce que les chèques ont été faits et envoyés à chaque pilote individuellement?

R Non monsieur. A l'Association des Pilotes.

Q Alors, le total qui apparaît sur le bas de la feuille, de cette colonne-là, un chèque a été fait pour ce total-là et envoyé à l'Association

des Pilotes?

R Des chèques, à tous les quinze jours, on remet la collection faite à l'Association.

Q Alors, vous ne pouvez pas dire pour un pilote individuellement, si de fait il a reçu le montant qui est indiqué dans la dernière colonne?

R Non monsieur.

Q Ca, c'est le montant qui apparaîtrait si vous aviez fait la distribution aux pilotes?

R Oui monsieur.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q En somme, c'est les pilotages que le pilote a gagné durant l'année?

R Oui monsieur.

Q Maintenant, dans ce document, est-ce que les cancellations et les détentions sont incluses?

R Les cancellations, les détentions, le mouvage.

Q Maintenant, la pièce 589, au poste "meal allowance," en mil neuf cent soixante et un (1961) et puis durant les années précédentes, cet item s'élevait à au-delà de six mille dollars ($6,000.00), entre six mille dollars ($6,000.00) et six mille sept cents dollars ($6,700.00); et en mil neuf cent soixante-deux (1962), l'item a baissé à trois mille deux cent quatre-vingt-quatorze dollars

($3,294.00). Est-ce que vous pouvez expliquer cette baisse?

R C'est parce que le département a arrêté de payer le "meal allowance" au cours de l'année, je crois que c'est au début de juillet.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, c.r., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A RENWICK, commissaire.

Le vingt-cinquième jour de juillet, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

EMILIO VEZINA -

INTERROGE par Me MAURICE JACQUES, pour la Commission:

Q Monsieur, voulez-vous donner vos nom et prénom, s'il vous plaît?

R Emilio Vézina.

Q Votre âge?

R 54.

Q Votre profession?

R Pilote.

Q Pilote. Je comprends que vous venez ici, non pas envotre qualité de pilote, mais surtout pour représenter l'un des entrepreneurs qui fait le service de chaloupe, ici à Québec?

R C'est ça.
Q Voulez-vous nous donner le nom de cet entrepreneur?
R Sam Vézina Enrg.
Q Sam Vézina Enrg. Est-ce que vous avez avec vous la déclaration de raison sociale?
R Oui, je l'ai.
Q Est-ce que vous pourriez me la montrer, s'il vous plaît?
R .....
Q J'ai ici deux déclarations de raison sociale, l'une qui date du vingt-sept (27) juin mil neuf cent quarante-cinq (1945), faite par monsieur André Vézina, qui déclare faire affaires - qui entend faire le commerce de chaloupier sous les nom et raison sociale de Sam Vézina Enrg, et qu'il est seul faisant affaires sous cette raison sociale.

Il s'agit d'une déclaration qui a été produite au bureau du Protonotaire de la Cour Supérieure le vingt-sept (27) juin mil neuf cent quarante-cinq (1945) et enregistrée..... il n'y a pas de folio, Votre Seigneurie.

J'ai une deuxième déclaration de raison sociale, cette fois-ci faite par dame Madeleine Nadeau, veuve de André Vézina, qui déclare faire le commerce de chaloupier sous les nom et raison sociale de Madeleine Vézina Enrg, et qu'elle est seule faisant affaires sous cette raison sociale.

Cette raison sociale a été enregistrée le vingt-et un (21) août mil neuf cent cinquante-deux (1952), ici à Québec.

Q Est-ce que vous pouvez nous dire si madame Nadeau, ou plutôt dame Madeline Nadeau avait une relation quelconque avec monsieur André Vézina?

R C'était son mari.

Q Maintenant, qu'elle est veuve, elle continue le commerce de son mari?

R C'est ça.

Q Voulez-vous nous dire combien de vedettes vous avez pour faire ce commerce?

R Nous en avons deux.

Q Est-ce que vous pouvez les décrire brièvement? Leur longueur, leur tonnage?

R Il y a le Pierre Vézina qui a trente pieds (30') par neuf pieds (9') de large, je crois, et puis le tonnage est de 4.46 tonnes.

Q Jauge brute?

R Oui.

Q Et quelle est la valeur au livre ou la valeur dépréciée de cette vedette?

R La valeur dépréciée est de deux mille dollars ($2,000.00) à deux mille cinq cents dollars ($2,500.00).

Q Et la valeur de remplacement, est-ce que vous pouvez la donner?

R A peu près quinze mille dollars ($15,000.00).

Q Est-ce que c'est une vedette qui a une cabine ou qui est ouverte?

R La moitié de la vedette a une cabine qui est ouverte en arrière.

Q Quel âge a-t-elle, à peu près, cette vedette?

R Elle a été lancée en mil neuf cent cinquante-cinq (1955).

Q Et est-ce qu'elle est en opération dans le service de chaloupier depuis cette date?

R Elle est en opération depuis cette date.

Q Votre Seigneurie, j'ai ici un permis du ministère des Transports, numéro 320 pour la vedette dont il s'agit; c'est un permis qui a été délivré ici à Québec par le registrateur maritime le vingt-sept (27) juillet mil neuf cent cinquante-cinq (1955).

Est-ce que vous auriez une autre vedette?

R Nous avons le Sam Vézina.

Q Oui. Et quelles sont ses dimensions?

R Ses dimensions sont à peu près les mêmes: trente pieds (30') par dix pieds (10').

Q Et la jauge au registre?

R 3.38.

Q 3.38, suivant le certificat. Et quel est l'âge de cette vedette?

R Cette vedette a été lancée en mil neuf cent soixante (1960).

Q Et quelle est sa valeur dépréciée?

R Un peu moins que l'autre. J'ai ça ici..... deux mille cinq cents dollars ($2,500.00).

Q Deux mille cinq cents dollars ($2,500.00)?

R Oui.

Q Valeur dépréciée?

R Oui.

Q Et valeur de remplacement?

R Quinze mille dollars ($15,000.00), aussi.

Q Quinze mille dollars ($15,000.00)?

R Oui. En remplacement aujourd'hui.

Q C'est une vedette qui a été lancée en mil neuf cent soixante (1960)?

R En mil neuf cent soixante (1960).

Q Elle a été dépréciée rapidement?

R D'après les chiffres que j'ai, ça.

Q Est-ce que cette somme de deux mille cinq cents dollars ($2,500,00), c'est le montant de la dépréciation où la valeur de la vedette?

R L'évaluation de la vedette est douze mille dollars ($12,000.00); l'amortissement ou dépréciation, ils les ont mis ensemble, deux mille dollars ($2,000.00) à deux mille cinq cents dollars ($2,500.00).

Q Ca va mieux comme ça.

C'est une vedette, Votre Seigneurie, qui a été licenciée à Québec, le vingt-sept (27) avril mil neuf cent soixante (1960). Le numéro du permis est: 13D 1676.

Q Est-ce que vous pouvez expliquer comment ce service est exploité, ici à Québec, par la société dont il s'agit?

R Ce service est exploité..... il y a deux chaloupiers, d'abord; chaque chaloupier travaille pour des compagnies individuellement qui lui sont accordées en écrivant à ces compagnies pour demander de l'ouvrage. C'est comme ça qu'on obtient de l'ouvrage, chaque compagnie; chaque compagnie fait les bateaux de ses compagnies.

Q Maintenant, les relations entre les deux chaloupiers, comment sont-elles?

R ..... assez bonnes.

Q Assez bonnes. Qu'est-ce qu'il y a qui ne va pas?

R On ne peut pas dire que ça va mal, mais il y a peut-être des choses, des fois, que les autres se plaignent que nous avons trop d'ouvrage pour ce qu'eux autres en ont; et puis, peut-être des manières qu'ils essaient à entrer dans nos compagnies, que nous n'aimons pas.

Q Pouvez-vous nous décrire succinctement ces manières qu'ils utiliseraient pour vous enlever des clients?

R Ce n'est pas arrivé très souvent,

mais c'est arrivé quelques fois qu'ils ont envoyé des comptes pour des bateaux de nos compagnies, chose que nous ne faisons pas.

Q Est-ce que c'est le seul exemple que vous auriez à nous donner?

R ..... c'est un exemple qui en vaut la peine, je crois.

Q Est-ce qu'il y en a d'autres?

R ..... il y a peut-être eu autre chose, naturellement, je ne suis pas là tout le temps, moi; je représente madame Vézina; il y a peut-être autre chose, mais je ne suis pas tellement au courant.

Q Maintenant, est-ce que vous savez si c'est fréquent, ça, cet envoi de compte à vos compagnies?

R C'est arrivé quelques fois.

Q Quand?

R Cette année.

Q Et l'an dernier, est-ce qu'il y a eu des cas?

R Il y en a eu l'an dernier, aussi.

Q Il y en a eu combien, à peu près, cette année?

R J'en ai entendu parler de trois ou quatre, cette année.

Q Et l'an dernier?

R Peut-être la même chose.

Q Peut-être la même chose. Est-ce

qu'en conséquence de ces gestes, vous auriez perdu des clients?

R Nous en avons perdu deux que nous avons repris depuis.

Q Vous les avez perdus pendant combien de temps?

R Pendant un temps relativement court, peut-être le commencement de l'année seulement, à venir à voilà peut-être un mois, une. L'autre a été reprise tout de suite.

Q Ca, ça s'est produit cette année?

R Oui.

Q Maintenant, est-ce que vous payez des droits quelconque pour l'utilisation des pontons où vous amarrez vos navires?

R Nous ne payons pas pour l'utilisation du ponton; nous payons un droit à la Commission du havre.

Q Maintenant, je crois que vous aussi, vous avez un bureau sur le quai, tout près du ponton et de la station de pilotage?

R Nous avons un bureau, oui.

Q Est-ce que la bâtisse elle-même appartient à madame Vézina?

R Oui.

Q Est-ce que vous payez un loyer quelconque pourl'utilisation du terrain?

R Je ne crois pas qu'on paye de loyer, parce que c'est une entente qu'il y a depuis

longtemps, depuis que nous sommes déménagés là, à ce nouveau quai là; une entente qui nous permettait de demeurer là.

Q Maintenant, vous dites que vous avez déménagé là. Où est-ce que vous étiez auparavant, et quand avez-vous déménagé?

R Ah, ça fait plusieurs années, ça. Ca fait au-dessus de 30 ans; on était dans la rue Dalhousie, à l'ancien - le bureau de pilotage était à l'ancienne bâtisse de Canada Steamship, et le quai était tout près de l'ancienne traverse de Lévis.

Q Maintenant, vous avez combien d'employés pour faire votre service?

R Nous avons, sur les chaloupes, six employés; en tout: 10 employés.

Q Six sur les chaloupes, et les quatre autres...

R Pour l'ouvrage de bureau.

Q Maintenant, vos employés sur les chaloupes, est-ce qu'ils ont des certificats quelconque?

R Il y en a deux qui ont des certificats temporaires de capitaines de bateaux, jusqu'à quarante tonnes.

Q Est-ce que vous avez ces certificats avec vous?

R Oui.

Q Il s'agit, Votre Seigneurie, dans le premier cas, de Joseph Jean Charles Lavoie, permis

numéro 7098, émis le 18/4/63, expirant le 17/4/64, permis limité aux eaux entre le pont de Québec et la pointe ouest de l'île d'Orléans, sur le P Vézina.

Et le deuxième, c'est: Joseph François Georges Henri Lamontagne, permis numéro 6935, émis le 4/3/1963 et expirant le 3/3/64, pour service entre le pont de Québec et la pointe ouest de l'île d'Orléans, sur le S Vézina.

Dans les deux cas, il s'agit de permis de capitaine de navire à vapeur d'une jauge brute d'au plus 40 tonneaux, admis à transporter le nombre de passagers indiqué au certificat de navire à vapeur, mais jamais plus de 40.

Q Est-ce que vous avez obtenu un permis pour transport de passagers, pour vos deux chaloupes?

R Nous avons un permis de transport de passagers de la Régie des services publics.

Q Et est-ce que vous en avez un du service d'inspection des navires?

R Nous sommes inspectés par la police montée.

Q Est-ce que vous avez ce certificat démontrant le nombre de passagers que vous pouvez transporter dans une vedette?

R Eux autres ne donnent pas de certificat pour cette grosseur de bateau-là; ils nous disent combien transporter de personnes, et si

le bateau n'est pas en règle, ils nous donnent un papier pour nous dire ce qu'il faut faire pour mettre le papier en règle.

C'est le seul temps où il nous donne une lettre.

Q Alors, vous n'avez aucun écrit démontrant le nombre maximum de passagers que vous pouvez transporter par voyage?

R On l'a de la Régie des Transports.

Q Mais je parle..... du gouvernement fédéral ou d'un ministère fédéral quelconque?

R Pas de la Police Montée, non.

Q Pas de la Police Montée?

R Non.

Q Voulez-vous montrer votre permis de la Régie des Transports?

R .....

Q Votre Seigneurie, il s'agit du permis 5 N, émis le cinq (5) juillet mil neuf cent cinquante-sept (1957), au nom de madame Madeleine Nadeau-Vézina, opérant sous le nom de Sam Vézina Enrg, et il couvre les deux navires - pardon -

Voulez-vous expliquer quels navires sont couverts par ce permis-là?

R Service au moyen de yachts.

Q Au pluriel?

R Oui.

Q Et le permis comporte la mention

qu'il est émis pour deux vaisseaux et il couvre le service au moyen de yachts sur le fleuve St-Laurent, en face de la ville de Québec, pour le transbordement des pilotes, ainsi que tout autre service se rapportant aux navires océaniques et côtiers, et également l'amarrage et le démarrage de navires au quai dans le port de Québec.

Le tarif horaire autorisé est attaché au présent permis comme annexe A, et ce permis limite la capacité de chargement à deux tonnes ou vingt passagers.

Combien chargez-vous pour transporter les pilotes?

R Dix dollars ($10.00).

Q Est-ce que ça comprend: aller et retour?

R Aller et retour.

Q Alors, lorsque vous embarquez un pilote de Québec - Trois-Rivières, et que vous débarquez le pilote des Escoumains - Québec, combien chargez-vous?

R C'est le voyage aller et retour; alors, c'est: dix dollars ($10.00).

Q Ce n'est pas par nombre de pilotes?

R Non.

Q Si vous desservez plus d'un navire, dans le même voyage, combien chargez-vous?

R Dix dollars ($10.00) chaque navire.



Q Chaque navire. Est-ce que vous pourriez déposer les taux qui sont annexés à votre permis de la Régie des Transports?

R .....

Q Je voudrais déposer, Votre Seigneurie, les taux du chaloupier Sam Vézina Enrg, sous la cote 591.

Votre Seigneurie, je voudrais déposer aussi le permis Sam Vézina, et avec le consentement de mes confrères, je déposerai une photocopie de l'original, sous la cote 591, avec le tarif.

Est-ce que vos vedettes sont assurées?

R Oui, nos vedettes sont assurées.

Q Pouvez-vous nous donner le genre d'assurances en vigueur?

R Nous avons une assurance pour chaque vedette.

Q Qui couvre quoi?

R Qui couvre la perte de chaque vedette, à concurrence de huit mille dollars ($8,000.00) chacune.

Q Valeur assurée: huit mille dollars ($8,000.00)?

R Valeur assurée: huit mille dollars ($8,000.00).

Q Est-ce que vous avez une assurance patronale, couvrant vos employés?

R Oui.

Q Et quelle est la couverture que vous avez pour votre responsabilité patronale?
R Cent mille dollars.
Q Et est-ce que vous couvrez votre responsabilité publique, dommages aux navires, aux autres navires, aux autres vedettes, blessures des employés que vous transportez?
R Oui.
Q Est-ce que vous avez votre police d'assurance?
R Si c'est des dommages aux autres navires, je crois que ça entre plutôt dans l'autre.
Q D'accord. Est-ce que vous couvrez les blessures aux passagers que vous transportez?
R Nous couvrons les blessures aux passagers qu'on transporte, dans celle-ci.
Q Et quelles sont les limites de la police?
R Cinquante mille dollars, cent mille dollars, et nous avons aussi une assurance dommages matériels de cinq mille dollars.
Q Est-ce que vous avez d'autres assurances?
R L'assurance qu'on a ici, c'est pour notre cabane.
Q Pour votre bâtisse sur le quai?
R Pour notre bâtisse.
Q Et quelle est la couverture?
R Deux mille six cent dollars ($2,600.00).



Q Est-ce que ça représente la valeur de ce bâtiment-là?

R Peut-être pas tout à faite, avec ce qu'on garde dedans, mais ça couvre un certain pourcentage.

Q Maintenant, est-ce qu'il y a eu des commentaires quelconque de faits par les pilotes sur votre service?

R Sur notre bon service, oui.

Q Sur votre bon service?

R Oui.

Q Sur votre mauvais service?

R Pas souvent.

Q Pas souvent. Voulez-vous nous raconter ça?

R Parce que notre service est tellement presque parfait qu'on ne peut pas beaucoup entendre de mauvais commentaires, parce que nos hommes sont là 24 heures par jour, il y a toujours quelqu'un là, même pour répondre au téléphone; alors, ils ne peuvent pas manquer de bateau.

Q Alors, voulez-vous nous dire comment les pilotes procèdent pour obtenir vos services?

R Ils envoient l'heure du ETA au bureau des pilotes, et nous avons un homme qui est de quart pour ça, quatre heures, qui voyage au bureau des pilotes pour voir tous les ETA.

Nous avons aussi un système de Televox du bureau des pilotes à notre bâtisse pour avoir les nouvelles, s'il y a quelque chose de pressant, ils peuvent communiquer avec nous autres.

Q Maintenant, quelle est la distance de votre bureau au bureau des pilotes?

R 125 pieds.

Q 125 pieds. Est-ce qu'il y a quelqu'un à votre bureau vingt-quatre heures par jour?

R Il y a quelqu'un à notre bureau vingt-quatre heures par jour.

Q Maintenant, est-ce qu'il arrive que vous ne puissiez pas donner le service demandé?

R Ca n'arrive pas.

Q Comment ça?

R Parce que nous avons toujours des hommes, vingt-quatre heures par jour.

Q Mais vous avez deux chaloupes?

R Il y a seulement une chaloupe qui sort, si nous avons besoin pour une raison ou pour une autre de l'autre chaloupe, les hommes qui ne sont pas de quart vont être rappelés, ils vont sortir avec l'autre chaloupe , à temps double.

Q Maintenant, les hommes qui ne sont pas de quart, où sont-ils? Où se tiennent-ils?

R Ils sont chez-eux, mais on peut toujours les rattraper.

Q Et ça prend combien de temps à les rejoindre?

R Ah, peut-être cinq minutes.

Q Où demeurent-ils?

R Tout près, dans la rue Champlain ou..... tout le long de la rue Champlain.

Q Vous faites l'amarrage de navires, aussi, avec vos chaloupes, n'est-ce pas?

R Oui.

Q Maintenant, si votre chaloupe est occupée à faire de l'amarrage de navires, et qu'un de vos navires passe dans le fleuve et désire changer de pilote, qu'est-ce qui arrive dans ce cas-là?

R C'est dans un cas de même que nous allons sortir la deuxième chaloupe avec le deuxième équipage, pour toujours laisser une chaloupe pour les bateaux qui passent tout droit.

Q Maintenant, est-ce que ça arrive souvent que vous soyez obligé de vous servir de vos deux chaloupes à la fois?

R Ca n'arrive pas tellement souvent, mais ça arrive quelques fois, comme quand on veut accoster les bateaux de Irving Oil à Sillery, et il faut envoyer une chaloupe là avec l'autre équipage, et puis l'équipage qui est de quart reste à Québec pour changer les pilotes.

Q Qu'il plaise à la Commission, quant aux polices d'assurance, je voudrais faire la même chose: Etudier les polices, et subséquemment déclarer à la Cour ce qu'elles contiennent.

LE PRESIDENT:

C'est très bien.

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Q Est-ce que vous vous occupez du service Air Sea Rescue, ici à Québec?

R Nous nous occupons du service Air Sea Rescue, un peu.

Q A quel degré?

R Bien, pas à un très haut degré, parce que nous sommes souvent occupés, mais un peu.

Q Alors, racontez-nous les cas où vous auriez fait du service de sauvetage cette année?

R Cette année, je ne crois pas qu'il y en ait eu. Ils sont allés à l'île quand un bateau avait eu une collision.

Q Quand ça?

R C'est voilà deux ans, je crois; est-ce que je peux nommer le bateau? C'était le Ross, ... son premier nom, là, je ne me rappelle pas; un bateau Allemand qui avait eu une collision.

Q Le Wolfgang Ross?

R Le Wolfgang Ross, ils sont descendus là quand ils ont entendu dire qu'il y avait eu une collision.

Q Est-ce qu'en fait, ils ont fait du sauvetage, à ce moment-là?

R Non, quand ils sont arrivés là,

je ne crois pas qu'ils aient fait du sauvetage, mais leurs services ont probablement été requis, là.

Q Maintenant, est-ce que vous avez été requis par les autorités gouvernementales de vous occuper officiellement du service Air Sea Rescue?

R Non.

TRANSQUESTIONNE par Me MARC LALONDE,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Vézina, vous avez mentionné que vous êtes pilote; je crois que vous êtes pilote dans la circonscription de Montréal, n'est-ce pas?

R C'est ça.

Q N'est-il pas vrai que vous exerçez vos fonctions dans la section de Trois-Rivières à Montréal?

R Trois-Rivières à Québec.

Q Trois-Rivières à Québec. Avez-vous un intérêt personnel dans l'entreprise Sam Vézina Enrg?

R Le seul intérêt que j'ai, c'est d'aider ma belle-soeur.

Q Ce que je veux dire, vous n'avez pas de rémunération ni de parts dans les revenus de cette entreprise?

R Non monsieur.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:

Q Monsieur Vézina, est-ce que votre

service est donné 24 heures par jour?

R Il est donné 24 heures par jour.

Q Est-ce que c'est le cas de vos compétiteurs?

R ..... ça serait difficile à répondre, parce que je sais que le nôtre est 24 heures; le leur, peut-être que oui, peut-être que non.

Q Maintenant, pouvez-vous nous donner des chiffres sur la proportion du travail exécuté par votre entreprise, comparativement à celle de vos compétiteurs?

R Nous avons à peu près soixante et quinze pour cent de l'ouvrage.

Q Je comprends que votre entreprise a existé depuis quelques générations; est-ce que c'est exact?

R Depuis quatre générations.

(Le témoin est transquestionné en anglais par Me Mahoney.)

TRANSQUESTIONNE par Me JEAN BRISSET, c. pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Vézina, est-ce que ceci arrive souvent, que vous ayiez à faire une relève de pilote ?

R Ca arrive quelques fois; tout dépend de la marée.

Q Est-ce que ça arrive à tous les jours?

R Non, pas à tous les jours, mais tout

dépend de l'état de la marée.

Q Est-ce que ça arrive à toutes les semaines?

R Oui.

Q Plusieurs fois par semaine?

R Ca peut arriver plusieurs fois, si la marée adonne cette semaine-là, que la marée adonne mal, ça peut arriver plusieurs fois cette semaine-là.

Q Est-ce que c'est généralement le pilote qui vient de Trois-Rivières, qui est ainsi remplacé plutôt que le pilote d'un navire qui monte?

R C'est plutôt le navire qui vient de Trois-Rivières.

RE-INTERROGE par Me MAURICE JACQUES, pour la Commission:

Q On a dit - c'est-à-dire, votre collègue, si je me rappelle bien, nous a dit que parfois il arrivait que l'un de vous desservait un navire qui ne lui appartenait pas, et que dans ces cas-là, il n'envoyait aucun compte, et qu'il laissait à l'autre le soin d'envoyer le compte à son navire. Est-ce que c'est exact, ça?

R L'entente était comme ça.

Q Est-ce que ç'a été une entente écrite?

R Il y avait une entente écrite du temps de mon frère.

Q Pardon.

R Du temps de mon frère, il y en avait une.

Q Oui, mais qu'est-ce qui est arrivé à cette entente écrite?

R Je crois qu'on a été visé, parfois.

Q Mais, est-ce que le document existe encore?

R Je crois qu'il existe encore.

Q Est-ce que vous pourriez fouiller vos dossiers, essayer de retraçer ce document-là?

R Je vais regarder; je ne sais pas si je l'ai ici.

Q S'il vous plaît, vous pouvez regarder?

R Non, je ne crois pas l'avoir ici.

Q Voulez-vous le chercher et le remettre à Me Langlois, s'il vous plaît?

R .....

Q Maintenant, vous dites que cette entente a été brisée. Qu'est-ce que vous entendez par là?

R Bien, c'est arrivé quelques fois que des comptes ont été envoyés à nos compagnies pour des bateaux que nous devions faire.

Q Et dans ces cas-là, qui a été payé?

R Dans quelques cas, l'autre chaloupier a été payé, mais d'aucunescompagnies n'ont pas voulu le payer, ils nous ont envoyé des lettres pour

nous avertir de ça.

Q Maintenant, dans les cas où l'autre chaloupier a été payé, est-ce que l'argent vous a été remis?

R Oui, nous avons réclamé.

Q Et vous avez obtenu l'argent de ces services?

R Oui.

Q Maintenant, cette entente semble un peu étrange; qu'est-ce qui arrive à la fin de l'année? Est-ce que vous arrivez en-dessous avec ça, ou est-ce que vous vous trouvez à recevoir de l'argent pour des services que vous n'auriez pas faits du tout?

R Bien, pour vous donner une idée cette année, nous avons fait pour l'autre chaloupier 30 bateaux, par erreur, qui ne nous appartenaient pas; lui en a fait, pour nous autres, 18.

Q Puis, à la fin de l'année, est-ce que vous faites des comptes pour ça?

R Non, bien, dans notre cas, nous n'envoyons pas de compte pour les bateaux qu'on fait pour lui; alors, nous ne recevons rien pour ça.

Q Vous ne recevez rien. Alors, à date, vous êtes 18 voyages - 12 voyages en-dessous?

R On est 12 voyages en-dessous.

Q Et le coût d'opération pour un voyage, c'est à peu près combien?

R Ca demanderait un calcul, pour

calculer comment les hommes gagnent et tout ça; je ne peux pas vous répondre au juste à cette question-là.

Q Est-ce que vos employés sont membres d'un syndicat quelconque?

R Non, je ne crois pas.

Q Vous ne croyez pas?

R .....

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Canadian Merchant Ser. Guild:

Q Monsieur Vézina, pour faire préciser votre réponse à Me Jacques concernant ces voyages que vous faites, et pour lesquels vous ne recevez aucune rémunération, dois-je comprendre que lorsque vous faites un voyage pour une compagnie qui n'est pas votre cliente, que cette compagnie-là est facturée, non pas par vous mais par votre compétiteur?

R D'habitude, on le dit à notre compétiteur que ce bateau-là lui appartenait, alors c'est à lui d'envoyer son compte.

Q Et je comprends que la plainte que vous faites, comme ça, c'est que dans le cas inverse, ce n'est pas ce qui se produit: Il facture directement, même si ce n'est pas son client, et c'est ça, votre plainte?

R C'est arrivé.

LE PRESIDENT:

Q Quelques questions pour clarifier

davantage: Vous nous avez dit que chacun des chaloupiers avait ses propres clients parmi les compagnies qui remontaient le fleuve - dont les navires remontaient le fleuve. Alors, pour savoir si un navire qui s'en vient est un navire de votre compagnie ou non, vous vérifiez les E T A au bureau des pilotes?

R Non, nous vérifions beaucoup plus sur la Gazette, et puis, il y a quelques compagnies qui nous envoient des listes de bateaux qu'ils sont agents ou propriétaires.

Q Alors, les agents vous avisent aussi?

R Oui.

Q Alors, vous prenez tous les modes d'informations possible pour savoir quel navire s'en vient?

R C'est ça.

Q Si c'est un de vos clients ou non?

R C'est ça.

Q Maintenant, si par hasard vous voyez un navire venir, s'il y a un doute, et si vous y allez, et s'il appert que ce n'est pas un de vos clients, bien, dans ce cas-là, vous faites le voyage pareil?

R Oui, pour ne pas retarder le bateau, nous le faisons pareil.

Q Et puis, vous avertissez votre collègue pour que lui envoie le compte?

R Oui monsieur.

Q Alors, ceci, évidemment, c'est pour rendre un bon service au trafic maritime?

R Oui monsieur.

Q Maintenant, qu'est-ce qui arrive lorsqu'un navire qui monte n'est le client ni de l'un ni de l'autre?

R Ca ne peut pratiquement pas arriver, parce qu'ils ont tous un agent à Montréal; il faut quelqu'un pour voir à leurs affaires à Montréal, alors ils ont un agent.

Q Vos clients sont surtout les agents?

R Les agents et les propriétaires mêmes de bateaux.

Q Le ponton dont vous vous servez, est-ce que vous le partagez avec l'autre chaloupier?

R Oui monsieur.

Q Alors, vous avez quatre vedettes amarrées à ce ponton-là?

R Non, deux vedettes amarrées au ponton; il n'y a pas de place pour les quatre. Alors, il y a deux vedettes qui sont une de chaque bord, qui ne sont pas amarrées au ponton.

Q Le ponton, à qui appartient-il?

R Au gouvernement fédéral.

Q Alors, il n'y a pas de difficulté relativement à l'usage du ponton?

R Non monsieur.

Q Vous avez mentionné tout à l'heure qu'il y avait des inspections par la R C M P relative-

ment aux réparations qui doivent être faites sur vos navires, et lorsqu'on considère qu'il doit y avoir des réparations de faites, on vous donne une liste. Est-ce que par suite de réception de cette liste-là il faut que vous fassiez un rapport à la R C M P, ou s'ils reviennent?

R Ils reviennent, ils nous surveillent; on ne peut pas sortir la chaloupe tant que ce n'est pas fait.

Q Mais quand c'est fait, ils ne vous donnent pas de certificat?

R Non.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:

Q Avec votre permission, Votre Seigneurie, ma cliente, madame Vézina vient de me passer certains renseignements que je voudrais faire mettre en preuve par le témoin:

Est-ce qu'il n'est pas exact, monsieur Vézina, que vous et vos compétiteurs partagez la clientèle de mêmes propriétaires et de mêmes agents?

R Il y a des cas qui sont moitié moitié; il n'y en a pas beaucoup, mais il y en a.

Q Voulez-vous donner un exemple de ces cas-là?

R Le Canadian Pacific, nous faisons chacun notre bateau, depuis très longtemps.

Q De quelle façon? Faites-vous une

espèce de tour de rôle, si on peut l'appeler comme ça?

R Nous prenons chacun le bateau qui monte, et nous le reprenons, le même bateau, en descendant; c'est un tour.

Le deuxième prend l'autre bateau qui monte et le refait en descendant.

Q Une fois que vous avez servi un bateau en montant, c'est votre navire pour le service lorsqu'il descend?

R C'est ça.

Q Ca, c'est pour le cas d'un propriétaire. Est-ce que pour le cas d'un agent qui représente plusieurs propriétaires, de quelle façon procédez-vous?

R Ca serait très difficile à travailler pour un agent qui aurait beaucoup de bateaux, si ça marcherait de cette manière-là.

Q De quelle façon procédez-vous dans le cas d'un agent? Est-ce que c'est à tour de rôle, comme ça?

R Dans les autres..... nous ne pourrions pas faire ça si c'était des agents qui ont beaucoup de bateaux, ou marcher à tour de rôle, parce qu'on ne saurait jamais à qui le bateau est.

Mais je ne crois pas qu'il y a beaucoup de bateaux qui ont les deux chaloupiers.

Q Vous voulez dire: Dans le cas des agents?

R Dans le cas des agents, oui.

Q Maintenant, est-ce que vous recevez parfois des instructions où la commande de servir un bateau, de la part de l'agent lui-même?

R Oui, ça arrive souvent.

Q Maintenant, au sujet de l'inspection de vos vedettes, je comprends que les équipements de sauvetage sont inspectés régulièrement par la Gendarmerie Royale du Canada? Est-ce que c'est exact?

R Régulièrement.

Q Voulez-vous dire, sur chaque vedette, vous avez combien d'équipement de sauvetage? C'est-à-dire, pour combien de personnes pour chaque vedette?

R Nous avons assez d'équipement pour les vingt personnes, même nous en gardons plus que l'équipement qu'il faut garder.

Q Est-ce que la Gendarmerie Royale du Canada, lorsqu'ils font l'inspection de vos vedettes, vous demande le nombre de personnes que voulez transporter, ou que votre permis de la Régie des Transports ou des services publics vous permet de transporter?

R Ils ne nous ont jamais demandé de transporter moins ou plus que la Régie nous donnait.

Q Mais est-ce qu'ils vous disent le nombre maximum de personnes que vous pouvez transporter dans vos vedettes?

R Je ne leur ai jamais entendu dire.

Q Savez-vous de quelle façon ils

déterminent le nombre d'appareils de sauvetage, par exemple, de ceintures de sauvetage que vous devez avoir à bord de vos vedettes, ne sachant pas le nombre de passagers maximum que vous êtes appelé à transporter?

R Normalement, ça serait d'après le nombre de passagers qu'on peut transporter; mais comme là, ils ne nous le désignent pas; je ne sais pas de quelle manière ils peuvent procéder, mais comme je vous ai dit, nous en avons beaucoup plus que la Commission des Transports nous permet de passagers.

Q Pourriez-vous nous dire cependant, par exemple, combien de ceintures de sauvetage vous avez sur chacune de vos vedettes?

R Je ne suis pas en mesure de vous dire exactement le nombre exact.

Q Pouvez-vous nous donner un chiffre approximatif?

R Il doit y avoir..... ça me paraît être entre 23 ou 25.

Q Par vedette?

R Je crois; ce n'est pas une affaire sûre.

Q Par vedette?

R Oui, parce que chaque vedette sort 24 heures, et elle est amarrée pour 24 heures. La vedette - une vedette ne marche pas tout le temps.

Q Vous avez seulement une vedetteen

service à la fois?

R Oui, puis ce n'est pas toujours la même.

Q Et ce n'est pas toujours la même, et il y a un tour de rôle qui s'établit là également, une relève?

R Oui monsieur.

Q Maintenant, quant aux autres équipements de sauvetage, vous vous rendez aux exigences de la Gendarmerie Royale du Canada?

R Nous avons exactement tout ce qu'ils demandent.

Q Tout ce qu'ils demandent?

R Tout ce qu'ils demandent.

Q Maintenant, pourriez-vous obtenir l'information à savoir combien de ceintures de sauvetage vous avez sur chacune de vos vedettes, et nous fournir cette information-là?

R Nous pouvons certainement l'avoir.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Est-ce que vous auriez objection à ce que le système de tour de rôle soit établi à Québec pour vos deux services - que chacun fasse son tour, au fur et à mesure que les navires se présentent, soit en montant ou en descendant?

R Nous aurions sûrement objection.

Q Quelle sorte d'objection?

R Bien, l'objection est qu'il y aurait un gros sacrifice à faire, parce que ça nous sacrifierait vingt-cinq pour cent de notre gagne, de notre ouvrage, et puis ça serait, à part ça, un mélange qui serait à ne pas comprendre.

Q Pourquoi?

R Parce que ça pourrait..... quand il passe des quinze ou vingt bateaux qui sont en montant dans trois ou quatre heures, ça serait un peu difficile à figurer, à savoir à qui le tour, parce qu'il y a des fois qu'on peut en faire quatre ou cinq à la fois, dans le même voyage.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK , commissaire.

Le vingt-cinquième jour de juillet, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

ARMAND LESSARD - DEJA ENTENDU.

LE PRESIDENT:

Q Je voudrais lui poser quelques questions, quelque chose qui a probablement été dit hier, mais je ne suis pas sûr, alors, je voudrais faire préciser: Sous le même serment, monsieur Lessard, vous nous avez dit que le document de statistiques qui a été produit comme pièce 590 n'est plus fait maintenant, n'est plus préparé?

R Non monsieur.

Q Depuis quelques années?

R Oui monsieur.

Q Vous avez dit aussi hier que les argents que vous percevez, vous en faites remise à la

Corporation concernée, deux fois par mois?

R Oui monsieur.

Q Ce que je voudrais savoir, c'est: Faites-vous la remise seulement en un chèque, pour un montant global, sans aucun détail, ou si vous donnez un détail complet quant au voyage que ça représente, et quant au pilote qui a fait l'ouvrage, et à quelle date?

R C'est un montant global pour la collection faite durant la période de quinze jours.

Q Sans autres détails?

R Sans autres détails. Quatre-vingt-dix pour cent de la collection perçue à date; le dix pour cent va au fonds de pension.

Q Ce que je veux savoir, c'est si avec les détails que vous donnez - avec les rapports que vous faites, il est possible pour les pilotes de savoir lequel d'entre eux ou lesquels d'entre eux ont gagné cet argent?

R Oui, parce qu'ils ont le détail journalier des comptes qui ont été payés durant la période.

Q Vous envoyez ces détails?

R J'envoie une copie de ces détails à l'Association.

Q Au fur et à mesure que vous faites la collection?

R Lorsque j'ai une feuille complétée, je la remets à l'Association, et avec le chèque, la

liste est complète.

Q Et sur ce compte, évidemment, apparaît le détail de l'ouvrage fait. S'il y a détention, s'il y a cancellation, s'il y a un mouvage, s'il y a un pilotage?

R Oui monsieur.

Q Et par qui, à quelle date, et quel navire?

R Oui monsieur.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Est-ce que vous pourriez apporter une copie de cette feuille que vous gardez, sur vos perceptions?

R Je pourrais en apporter une.

Q S'il vous plaît.

R Quand?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Juste pour une autre question, Votre Seigneurie: Vous avez mentionné que l'argent était versé à la Corporation concernée; encore une fois, c'est: L'Association des Pilotes licenciés pour le havre de Québec et en aval?

LE PRESIDENT:

C'est justement pour ça que je ne l'ai pas identifié.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Est-ce que vous pourriez apporter ce document-là cet après-midi?

R Oui monsieur.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

Le vingt-cinquième jour de juillet, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

J. SEVERIN LANGLOIS -

INTERROGE par Me MAURICE JACQUES, pour laCommission:

Q Voulez-vous nous donner vos nom et prénom, s'il vous plaît?
R Joseph Sévérin Langlois.
Q Et votre âge?
R 64.
Q 64 ans. Et je crois que vous avez été pilote?
R 31 ans comme pilote.
Q Et pendant quelle année avez-vous été pilote?
R De "29 aller à "59, inclusivement.

Q De mil neuf cent vingt-neuf (1929) à mil neuf cent cinquante-neuf (1959) inclusivement. Si vous voulez, monsieur Langlois, vous allez nous dire comment on devenait pilote, en mil neuf cent vingt-neuf (1929)?

R .....

Q Qu'est-ce qu'il fallait faire, et qu'est-ce que vous avez fait en particulier?

R Bien, pour vous dire la chose, ça serait une affaire beaucoup longue, parce qu'en mil neuf cent vingt-neuf (1929) et avant, il fallait être fils de pilote, ou pratiquement, avant d'être pilote.

Vous n'étiez pas capable d'être pilote si vous n'étiez pas un fils de pilote.

Q Pouvez-vous nous expliquer ça brièvement, comment est-ce qu'il se fait qu'il ait été nécessaire d'être fils de pilote?

R Ce n'était pas absolument nécessaire, ce n'était pas obligatoire, seulement qu'ils le faisaient entre eux autres; donc, j'ai été mis de côté pendant 7 ans, comme je n'étais pas le fils d'un pilote.

Finalement, ç'a changé un peu et je suis entré, malgré qu'il y en avait un qui était fils de pilote qui était toujours en avant de moi, mais il a manqué son examen, et c'est la raison pourquoi je suis entré.

Q Maintenant, vous dites que vous étiez mis de côté. Voulez-vous nous expliquer comment vous étiez mis de côté?

R Bien, ils ont changé les règlements deux ou trois fois durant cette période-là, et c'était toujours à l'avantage des fils de pilotes.

J'étais le premier sur la liste, et finalement, ils en ont reçu sept un coup, et j'ai passé le huitième; donc, je n'étais pas reçu.

Q Alors, ils vous ont dégradé, ils vous ont mis huitième?

R Autant quepossible.

Q Vous souvenez-vous comment c'est arrivé, ça? Est-ce que c'est par un jeu de règlements?

R C'est arrivé, c'était le président des pilotes du temps qui avait un garçon à faire entrer, et puis c'est la manière qu'il s'est pris. Avec qui, je ne sais pas.

Finalement, j'étais le premier sur la liste, d'après la liste ici, et la première chose que j'ai sue, dans l'après-midi, j'étais instructeur de marine, et dans l'après-midi, j'ai su qu'il y avait sept nouveaux pilotes qui avaient été reçus, moins un qui avait manqué son examen, et puis celui-là, on ne l'a pas remplacé, mais j'ai tombé encore le premier, mais le huitième, autrement dit.

Q Vous étiez tombé huitième, vous étiez obligé d'attendre encore?

R J'ai été obligé d'attendre encore.

Q Vous avez eu de l'expérience en mer? Voulez-vous nous dire quelle expérience vous avez eue en mer, quand vous avez commencé d'aller en mer, et les certificats que vous avez obtenus?

R Bien, j'ai commencé d'aller en mer en mil neuf cent quatorze (1914), et j'ai été onze ans en mer, moins un petit congé de temps en temps, et puis, j'ai obtenu un certificat de second, capitaine côtier et second au long cours.

Q Et quand êtes-vous devenu apprenti-pilote?

R En mil neuf cent vingt-cinq (1925).

Q En mil neuf cent vingt-cinq (1925). Et qu'est-ce que les apprentis faisaient, dans ce temps-là, durant leur apprentissage?

R Ils étaient obligés de faire ..... pour dire au juste, je ne me rappelle pas si c'est 24 ou 36 mois de mer, je ne me rappelle pas au juste, ça, mais il fallait avoir un temps en mer, au moins 24 mois, et un certificat de second côtier.

Ceux avant moi étaientobligés de passer un certificat de compétence de second et au long cours, mais ç'a été aboli deux ou trois ans avant moi, et ils ont exigé un certificat de second côtier.

Q Alors, avant de devenir apprenti, il fallait obtenir son certificat de côtier?

R Pas nécessairement, mais il fallait l'avoir pour devenir pilote.

Q Alors, vous pouviez obtenir votre certificat pendant que vous étiez apprenti?

R C'est ça.

Q Est-ce que l'apprenti devait faire des voyages sur le fleuve, pendant ce temps-là?

R 40 voyages sur le fleuve, et dix dans la rivière Saguenay.

Q Est-ce que dans votre temps, il existait un bateau ou un navire qui serva it pour entraîner les apprentis-pilotes, qui allait faire des voyages un peu partout?

R Ils ont eu - seulement, ce n'était pas de mon temps, je crois que c'était avant mon temps, - les apprentis allaient sur le bateau, le Druide, qui appartenait au gouvernement; ils faisaient un certain stage à bord; je ne sais pas au juste l'ouvrage qu'ils avaient à faire. C'est avant mon temps, ça.

Q C'est avant votre temps. Et, apprenti, lorsque vous étiez apprenti, vous faisiez le voyage, qu'est-ce que vous faisiez à bord des navires?

R Comme apprenti?

Q Oui.

R Bien, on dormait un petit peu, d'abord, et puis on restait avec le pilote, et puis on questionnait le pilote; ceux qui voulaient nous répondre, des fois on apprenait. Ceux qui ne ré-

pondaient pas, on apprenait à terre, quand on arrivait à terre, on en questionnait d'autres.

Q Est-ce que durant le cours des années d'apprentissage, vous deviez passer des examens quelconque, à part le certificat de second côtier?

R Non, pas dans mon temps.

Q Pas dans votre temps. Maintenant, quel était le nombre d'années nécessaires, comme apprenti?

R On exigeait 7 ans, dans mon temps; seulement, par une chance, ç'a été une chance, si je peux dire, ils ont été de court de pilotes, en mil neuf cent vingt-huit (1928) ou mil neuf cent vingt-neuf (1929), et j'ai fait quatre ans d'apprentissage, et j'ai été reçu au bout de quatre ans.

Les sept ans que j'ai perdus, j'en ai perdu réellement quatre, si je compte les trois autres que j'ai gagnées à être reçu avant mon temps.

Q Comme pilote?

R Comme pilote.

Q Maintenant, lorsque vous avez été reçu pilote, vu que vous n'aviez pas complété les sept années règlementaires d'apprentissage, est-ce qu'on vous a émis une licence de pilote avec des restrictions quelconque?

R C'est-à-dire, on avait une licence de pilote temporaire, pour un an.

Q Pour un an?

R Renouvelable tous les ans.

Q Et là, la vôtre a été renouvelée toutes les années, jusqu'à temps que vous ayiez une licence permanente?

R C'est ça.

Q Et lorsque vous avez complété vos sept ans, c'est-à-dire trois ans comme pilote temporaire, vous avez obtenu une licence permanente?

R C'est ça.

Q Maintenant, pour obtenir votre licence temporaire, est-ce qu'il y avait des examens quelconque?

R Oui, il a fallu passer l'examen, absolument comme un autre, et puis, vu que les examens ont été favorables, ils nous donnaient la licence temporaire.

Q Sur quel sujet portaient ces examens?

R Comme c'est aujourd'hui, si vous le savez, on passe devant l'examinateur des capitaines et seconds, pour la question de règles de route, la carte, le matelotage, enfin, tout ce qu'on exige pour un navigateur, capitaines et seconds, si vous voulez, à peu près pareil, et l'examinateur avait trois pilotes avec lui dans la chambre, pour juger si c'était bon ; je ne sais pas au juste qu'est-ce qu'ils faisaient là.

Et puis, après ça, c'était devant

les pilotes, les trois pilotes, et puis un représentant du gouvernement qui était le surintendant des pilotes de la Pointe au Père, dans le temps.

Q Et ces gens-là, ces pilotes-là, est-ce qu'ils vous posaient des questions?

R S'il vous plaît, oui.

Q Sur quelle matière portaient leurs questions?

R Sur la rivière.

Q Vous souvenez-vous à peu près de la difficulté de ces examens-là, dans votre temps?

R La difficulté, je peux vous le dire: On m'a posé une question, par exemple, il y avait un examinateur qui ne m'aimait pas trop. Il m'a posé une question sur le chenal Ste-Marguerite, qui était de vingt-cinq pieds (25') dans le temps. Donc, j'ai donné vingt-cinq pieds (25'). Il dit: "Croyez-vous qu'il n'y a pas des petites buttes?"

J'ai dit: "Je vais les sonder et je viendrai vous le dire plus tard." Ca fait que le représentant d'Ottawa m'a dit: "Voyons, ton examen est parfait à date, assis-toi, et, Adélard, arrête."

Q Alors, il y avait trois pilotes en comité, et le représentant d'Ottawa, à l'examen oral?

R C'est-à-dire, trois pilotes du district.

Q Avec un représentant d'Ottawa, ou du ministère des Transports?

R C'est ça.

Q Votre examen devant l'examinateur des capitaines et seconds, est-ce que c'était oral ou écrit, ça?

R C'était écrit, très peu; c'était plutôt oral; il y avait de l'écrit.

Q Vous avez passé cet examen-là pour devenir pilote temporaire?

R C'est ça.

Q Et à chaque année, lorsque votre licence expirait, est-ce que vous étiez obligé de vous représenter pour un autre examen?

R Non.

Q Lorsque vous êtes devenu pilote permanent, est-ce que vous avez été obligé de vous représenter pour un examen?

R Non.

Q Durant votre apprentissage, est-ce que vous étiez rémunéré d'une façon quelconque?

R On avait commencé dans le temps à faire signer des papiers, un petit certificat comme quoi on était apprenti à bord, et le capitaine signait ça et il envoyait ça aux compagnies. Au point de vue papiers, j'en ai fait signer une fois, je n'ai pas été payé, ça fait que je n'ai jamais rien eu.

Q Il y avait des compagnies qui payaient des apprentis?

R Très peu, dans mon temps.

Q Toujours dans votre temps, comme apprenti. Est-ce que vous vous souvenez du montant que ces quelques compagnies payaient?

R C'était dix dollars ($10.00), ceux qui en ont eu, mais c'était très peu.

Q Dix dollars ($10.00) pour un voyage?

R C'est ça.

Q Toujours lorsque vous étiez apprenti, est-ce que vous étiez restreint d'une façon quelconque du point de vue ouvrage que vous pouviez faire durant votre apprentissage? Est-ce que vous aviez la permission de travailler ailleurs?

R En autant que nos voyages étaient faits, oui.

Q Est-ce que vous deviez faire vos voyages dans une limite de temps donnée?

R Non.

Q Il n'y avait pas de minimum?

R Si je ne me trompe pas, je crois qu'après le vingt (20) novembre, ils ne nous acceptaient pas comme apprenti, le vingt (20) ou le vingt-cinq (25) novembre, on ne nous acceptait pas, les pilotes, comme apprentis, en cas qu'on passe tout droit.

Aujourd'hui, ça se fait à la dernière minute, mais dans ce temps-là, ils avaient peut qu'on passe tout droit.

Q Maintenant, ce nombre de voyages que vous deviez faire chaque année, il n'y avait pas un nombre de jours minimum ou maximum pendant lequel vous deviez faire ça?
R Non monsieur.
Q Est-ce qu'il y avait encore des bateaux à voile, dans votre temps?
R Non monsieur.
Q Il n'y en avait pas?
R Il en a monté quelques uns, des bateaux-école belges à voiles, par exemple, mais pas de bateaux de cargaison.
Q A ce moment-là, je crois que l'Association des Pilotes licenciés pour le havre de Québec et en aval existait?
R Oui monsieur.
Q Suivant des règlements et contrats de sociétés, ç'aurait été en force depuis le vingt et un (21) mai mil neuf cent vingt-quatre (1924)?
R C'est ça.
Q Est-ce que vous vous êtes joint à cette association...
R Absolument.
Q ... lorsque vous êtes devenu pilote temporaire?
R Oui.
Q Est-ce qu'à ce moment-là tous les pilotes étaient membres de l'Association?
R Dans mon temps, oui.

Q Dans votre temps. Et durant votre temps, comme pilote, êtes-vous au courant si tous les pilotes étaient membres de cette Association?

R Ils l'ont toujours été.

Q Tous?

R Bien, avant mon temps, il y en a un ou deux, je crois, quand ils ont signé l'acte en mil neuf cent vingt-quatre (1924) ou mil neuf cent vingt-cinq (1925), qui se sont retirés pour quelque temps et finalement, ils sont entrés dans l'Association; et je ne me rappelle pas que de mon temps, qu'il y en ait qui aient refusé de signer - de rentrer dans l'Association.

Q Voici, Votre Seigneurie, je vais me procurer une copie à date des règlements de l'acte d'Association et des règlements de l'Association des Pilotes licenciés pour le havre de Québec et en aval, et cette copie sera déposée, vu que nous avons commencé à parler activement de cette Association.

LE PRESIDENT:
Alors, est-ce que vous lui donnez un numéro immédiatement?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Je crois que ce serait préférable, Votre Seigneurie.

LE PRESIDENT:

Alors, 592.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Lorsque vous avez commencé à être pilote, est-ce que le systême de pilotes spéciaux existait?

R Dans mon cas, c'est drôle de le dire - drôle de le dire d'une façon: Je suis entré pilote dans le printemps de mil neuf cent vingt-neuf (1929), et dans l'été de mil neuf cent trente (1930), je suis entré pilote spécial, avec une licence temporaire.

Q Vous êtes entré pilote spécial avec une licence temporaire. Mais le systême, lui-même, de pilotes spéciaux, existait à ce moment-là?

R Oui monsieur.

Q Depuis combien d'années est-ce que ça existait lorsque vous êtes devenu pilote?

R Je ne pourrais pas vous dire, mais je connais des vieux pilotes qui ont toujours été dans les lignes, comme William Langlois, monsieur Pouliot, je les ai toujours connus dans les lignes. Maintenant, combien d'années? Je ne sais pas.

Q Voulez-vous expliquer comment quelqu'un devenait pilote spécial? La Commission a entendu parler de ça souvent, et je crois que vous êtes le premier qui peut nous donner des précisions à ce sujet-là - dans votre temps, toujours?

R Dans mon temps, - je vais prendre mon cas en particulier, si vous voulez.
Q Oui.
R Je suis embarqué sur un bateau, le Frontenac, un huilier, et le capitaine était norvégien, il était loué pour dix ans, ici, et il voulait passer son certificat de capitaine au long cours canadien, ou "british", si vous voulez, parce que le bateau était supposé être transféré sur le pavillon canadien.

Donc, on s'est mis à parler, et j'ai dit que j'étais instructeur de marine, que je pouvais lui aider. Il a bien aimé ça, il dit, finalement, après qu'on a parlé de ça, il dit: "J'ai demandé un pilote spécial en haut, monsieur Gauthier - il dit: je pense bien, là, ce coup-ci, serais-tu intéressé de rentrer? J'ai dit: certainement, ça ne se refuse pas."
Q Ecoutez, vous avez dit: "En haut," voulez-vous dire...
R Monsieur Gauthier avait été demandé pour le district d'en haut, je veux dire.
Q Québec - Montréal?
R Québec - Montréal.
Q Vous, vous êtes de Québec?
R Pointe au Père.

Ca fait qu'il m'a donné l'adresse où faire application, et le voyage suivant, il des-

cendait le dimanche, et le lundi matin, j'avais ma nomination.

Ca, c'est un cas. Maintenant, il y a bien des cas, ç'a été une question d'amis, si vous voulez; j'avais un ami, j'en ai fait entrer. D'autres avaient d'autres amis, ils en ont fait entrer, et il y en a beaucoup qui ont travaillé pour les faire sortir.

Q Je n'en doute pas. Je crois comprendre de ce que vous dites que lorsque quelqu'un était pilote spécial pour une ligne quelconque, si cette ligne-là avait besoin d'un autre pilote spécial, elle demandait à la personne qui était déjà...

R Au plus vieux.

Q Au plus vieux, de lui recommander quelqu'un?

R C'est ça.

Q Est-ce que parmi les jeunes, ou les autres qui n'étaient pas pilotes spéciaux, est-ce qu'il se faisait des pressions ou de la cabale auprès du pilote spécial senior qui, enfin de compte, avait le dernier mot, à savoir qui était pour devenir pilote spécial, dans votre temps?

R Je ne comprends pas beaucoup votre question.

Q Le pilote senior spécial, c'est lui qui faisait les recommandations?

R Pour une compagnie spécifique?

Q Oui, c'est lui qui faisait les recommandations?

R Oui.

Q J'imagine que son influence était recherchée par les autres pilotes qui n'étaient pas pilotes spéciaux?

R C'est ça.

Q Est-ce que ceux qui n'étaient pas pilotes spéciaux faisaient des pressions ou des promesses ou des menaces quelconque à celui qui était pilote spécial senior pour l'inciter à les recommander?

R Je ne pourrais pas dire, non, pas tout à fait comme vous dites; pas surtout des menaces. Peut-être des rapports en arrière, mais de menaces.

Q Racontez-moi donc ça, les rapports en arrière?

R Bien, monsieur Slockom pourrait peut-être vous le dire ou vous les donner s'il les a avec lui.

Il y a beaucoup de rapports qui se sont faits par les pilotes contre un autre groupe de pilotes, et puis que ce n'était réellement pas vrai.

Moi-même, j'ai eu une enquête devant monsieur Slockom, et les pilotes du temps, les officiels du bureau, et ils n'ont jamais été capables de prouver leurs avancés.

Nous avons entendu dire ça; c'est tout ce qu'ils pouvaient dire.

Q Maintenant, vous parlez - excusez-moi, de rapports qui auraient été faits contre vous. C'est ça que vous voulez dire?

R Oui, il y en a; pas rien que contre moi.

Q On va se limiter à votre cas.

R Oui, on va se limiter à moi.

Q Par qui ces rapports-là étaient-ils faits?

R Monsieur Slockom pourrait vous le dire plus que moi, parce que lui a les rapports, il a les signatures. J'en doute d'aucun. Il y en a un même présent ici, aujourd'hui.

Je ne peux pas les nommer, je n'ai aucune preuve.

Q Maintenant, est-ce que vous avez vu ces rapports-là, vous?

R Non, seulement qu'on m'a écrit et on m'a dit que tel rapport...

Q Qui vous a écrit?

R Le département du pilotage, monsieur Slockom ou d'autres.

Q Il vous a écrit, il vous a dit qu'il avait un rapport contre vous?

R Oui.

Q Et il y a eu une enquête subséquente?

R C'est ça.

Q Maintenant, on ne vous a jamais montré le rapport?

R Ils ne m'ont jamais montré le rapport; et on a fait venir les types qui ont fait un autre rapport, une autre fois.

Q Il est arrivé un autre rapport?

R Ah, plusieurs, contre moi; j'étais le point de mire.

Q Combien, monsieur Langlois?

R Je ne pourrais pas vous dire; j'ai été appelé trois ou quatre fois, même on m'a fait payer l'amende, et on m'a remis l'amende.

C'était une question de jalousie, autrement dit, si vous voulez, pour couper ça au court, question de jalousie tout simplement.

Q Ces rapports qui avaient été faits contre vous, de quelle nature étaient-ils?

R Une fois, j'étais ici avec ma femme, dans l'après-midi, j'étais le premier en tour; j'avais demandé au bureau s'il y avait danger que je parte dans l'après-midi, et ils ont dit: "Non, pas avant ce soir."

A cinq heures, j'ai passé par le bureau pour voir s'il y avait quelque chose, et ils ont dit: "Non, on n'a rien."

Je monte chez moi avec ma femme pour

souper, et en ouvrant la porte, le téléphone sonne: Le bureau, c'était le bureau qui m'appelait pour me dire de m'en aller à Lévis pour prendre, je ne me rappelle pas trop, une "Doc ", un Patterson, c'était un bateau américain qui avait été converti, à Lévis.

Donc, je ne sais pas si ce n'était pas le Gaspé Doc, ils ont dit: "Ils ont demandé un pilote immédiatement."

Je m'en vas à bord, à sept heures et demie, j'ai pris mon temps en bas; les pilotes ont fait un rapport contre moi, que c'était une affaire arrangée.

Q Comment ça, arrangée?

R Bien, je me le demande.

Q Ca, c'était un rapport. Maintenant, vous souvenez-vous du contenu des autres rapports?

R Ah, Seigneur, ils ont eu jusque des télégrammes; monsieur Slockom pourrait vous montrer un télégramme signé par huit ou neuf, dont un est présent ici cematin, encore.

Q Qui était à quel effet?

R Il y en a tellement eu que je ne me rappelle pas; d'ailleurs, ils n'ont jamais été capables de rien prouver; ça fait que ça ne valait pas grand chose.

Q Vous avez dit qu'il y avait des rapports qui avaient été faits contre d'autres pilotes. Comment savez-vous ça?

R C'est par rapport, par exemple, un c'était un type qui montait la rivière, et un autre qui descendait ou montait, ou vice versa, ils se sont rencontrés, et il y en a un qui a fait un rapport à Ottawa contre lui, et le pilote qui a été rapporté, je vous dis qu'il était aussi bon que l'autre, s'il n'était pas meilleur.

Q Maintenant, comment savez-vous ça, vous?

R Bien, ça, le type qui a été rapporté a été averti.

Q Maintenant, monsieur Langlois, est-ce que vous avez déjà été directeur de l'Association des Pilotes?

R Non monsieur.

Q Jamais?

R J'ai travaillé beaucoup pour en faire reçevoir, en faire élire.

Q Est-ce que durant le temps que vous étiez pilote, vous avez suivi l'administration de l'Association des Pilotes?

R Pas mal.

Q Toujours durant votre temps comme pilote, est-ce qu'il y a eu des problêmes majeurs de l'administration de l'Association?

R ..... non, je ne pourrais pas dire, pas dans mon temps; il a été question de l'administration de personnel, ç'a été à peu près le pire qu'il y a eu, je pense bien.

Q Au début de l'Association, pouvez-vous nous dire si les directeurs de l'Association étaient rémunérés d'une façon quelconque pour leurs services?

R Non, aucune rémunération.

Q Est-ce qu'ils étaient remboursés des dépenses qu'ils pouvaient encourir dans l'exercice de leurs fonctions?

R Bien, en autant que je peux me rappeler, quand ils partaient pour voyage, s'ils allaient à Ottawa ou à Montréal, ils prenaient un certain montant d'argent chacun, mettons, un cinquante dollars ($50.00) ou soixante dollars ($60.00), je ne sais pas, il y en a qui revenaient, ils remettaient la différence qu'ils n'avaient pas dépensée.

D'autres n'en avaient pas assez pour faire leur voyage. Je ne sais pas comment ils ont fait.

Q C'était la seule dépense qui existait...

R C'était la seule dépense qu'ils pouvaient se payer.

Q ... à ce moment-là. Est-ce qu'il existait des dortoirs à Québec, quand vous étiez pilote?

R Oui monsieur.

Q En mil neuf cent vingt-neuf (1929)?

R En mil neuf cent vingt-neuf (1929),

on était à la vieille..... c'est-à-dire, à la Canada Steamship, aujourd'hui, la vieille bâtisse, et ils sont déménagés, je ne me rappelle pas au juste, en mil neuf cent trente (1930), mil neuf cent trente et un (1931) ou mil neuf cent trente-deux (1932), je ne me rappelle pas au juste où ils sont aujourd'hui, et il y avait des dortoirs dans les deux places.

Q Au meilleur de votre connaissance, lorsque vous êtes devenu pilote, est-ce que ces dortoirs-là étaient utilisés fréquemment par les pilotes?

R Bien, un quelqu'un qui partait à deux ou trois heures du matin, il s'en venait, il couchait là vers dix ou onze heures, et il se reposait avant de partir. Il y en avait plusieurs - ça dépendait du trafic, bien entendu.

Q Est-ce que les apprentis-pilotes se servaient des dortoirs?

R C'était leur spécialité, eux autres.

Q Au salaire qu'ils recevaient, ce n'était pas étonnant. Vous faites des ajustements de compact, vous, je crois, monsieur Langlois?

R Oui monsieur.

Q Vous en faites encore?

R Oui monsieur.

Q Quand vous ajustez un compact, est-ce que vous prenez un pilote avec vous?

R Ca dépend du bateau; quand c'est des pilotes de Montréal, des fois, d'en bas, - la

dernière fois, c'est monsieur Lafleur, qui est ici, qui était pilote; et ça dépend des bateaux.

Ce n'est pas moi qui décide s'il doit prendre un pilote ou non.

Je fais tous les bateaux du gouvernement, et c'est les capitaines qui font leurs manoeuvres.

Q Maintenant, lorsque vous êtes sur un bateau qui n'a pas de pilote, est-ce que c'est vous qui faites les manoeuvres?

R Non, c'est le capitaine qui fait la manoeuvre.

Q C'est le capitaine qui fait la manoeuvre; vous vous occupez simplement de l'ajustement de compact?

R Absolument.

Q Est-ce qu'il y a plusieurs cas d'ajustement de compact, ici, à Québec?

R Plusieurs cas?

Q Oui, est-ce que ça arrive, ça...

R Ah oui, ah oui, j'en ai fait durant la guerre pas mal; j'avais tous les bateaux de la marine de guerre et de la marine marchande, j'en avais pas mal.

Q Maintenant, cette année, combien d'ajustements de compacts avez-vous faits à date?

R Je dois en avoir une cinquantaine, bien proche.

Q Cette année, une cinquantaine?
R Oui.
Q Et puis, l'an dernier?
R L'an dernier, bien, je m'en vais vous dire, j'ai laissé le pilotage, et puis..... j'ai laissé une position quelconque - vous allez perdre du prestige pas mal, vous allez être annoncé par vos confrères d'une manière quelconque. Alors, l'année passée, j'en ai fait pas mal moins que les années précédentes.
Q Et les années précédentes, vous en faisiez combien, à peu près, par année?
R Est-ce nécessaire que je le dise à la Cour?

J'ai déjà été rapporté pour mon Impôt; il y en a ici qui m'ont rapporté. Alors, j'aimerais à ne pas le dire, s'il y a possibilité.

LE PRESIDENT:
Je crois que la Cour a suffisamment de renseignements sur le volume; on peut dispenser le témoin de cette question-là.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
J'aimerais que monsieur Langlois se tienne à la disposition de la Commission, lorsque les audiences reprendront. Il ne sera pas nécessaire

qu'il soit ici tous les jours de la semaine, mais il se peut que j'aie besoin de le rappeler.

LE TEMOIN:

R Vous voulez dire: Cette session ici?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Non, pas cette session-ci; plus tard.

LA COUR EST AJOURNEE POUR QUELQUES MINUTES.

Me MAURICE JACQUES,
pour laCommission:

Q Une dernière question, monsieur Langlois, hier, divers témoins nous ont dit que les pilotes - que certains pilotes de Québec-Trois-Rivières n'accostaient pas les navires dans l'estuaire de la Rivière St-Charles, lorsque la marée était montante. Est-ce que vous êtes au courant de ça?

R Je suis plus au courant que ça, un peu, parce qu'il y avait un bateau qui descendait de Montréal, il est arrivé ici vers dix heures du soir, et c'était un bateau pour qui la Compagnie que je travaillais, Shipping Limited.

La mer était baissante, n'oubliez pas, la mer était baissante et le pilote n'a pas voulu accoster, il dit d'attendre le montant.

Ca fait qu'on m'a fait demander, et c'était un bateau de la compagnie pour qui je travaillais, ils m'ont demandé si j'allais l'accoster. Je suis parti, je n'avais seulement pas de remorqueur, et je l'ai accosté au quai.

LE PRESIDENT:

Q De quel quai s'agissait-il?

R C'est le 26.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Le 26, ça c'est dans le fleuve?

R C'est dans le fleuve, en bas.

Q Mais dans l'estuaire de la rivière St-Charles, les quais à l'intérieur de la rivière?

R Je suis entré à toute marée, évidemment, je suis rentré là avec des bateaux d'huile, les bateaux, durant la guerre, des frégates, c'est moi qui allais là, j'avais les capitaines des frégates, j'allais là avec le baissant, le montant, toute marée.

Q Maintenant, les frégates, je comprends que ce sont des navires pas très très gros, et qui jouissent de pouvoirs beaucoup plus grands que les navires marchands?

R Oui, je suis avec vous.

Q Si vous voulez, on va se référer aux navires marchands?

R J'en ai rentré beaucoup, des navires marchands, à toute les marées.

Q Est-ce que vous pourriez nous donner un nombre approximatif de fois que des pilotes de Quebec-Trois-Rivières n'ont pas voulu accoster des navires dans l'estuaire de la rivière St-Charles, disons, durant vos dernières années de pilotage?

R Là, je ne pourrais pas dire; - il y en a qui vont au bureau le matin, et qui sont là jusqu'au soir pour savoir ce qui se passe; je ne fais pas ça, je n'ai pas du temps à perdre, je ne surveille pas les activités des autres, je vous parle de mon cas, ce qui m'est arrivé à moi-même.

Q Vous, vous avez accosté des navires dans tout état de la marée, dans l'estuaire de la Rivière St-Charles?

R Oui monsieur.

Q Vous avez cité un cas en particulier; quand est-ce que c'est arrivé, ça?

R C'est arrivé dans le mois de septembre ou octobre, vers les mil neuf cent cinquante-sept ou mil neuf cent cinquante-huit.

Q Et est-ce que vous vous souvenez d'autres cas semblables?

R Bien, comme je viens de vous dire, j'en ai peut-être vu accoster, et je n'ai pas remarqué; je ne m'occupe jamais des affaires des autres.

Q Mais à vous-même, ça vous est arrivé à vous?

R C'est le seul cas qui m'est arrivé à moi.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Le quai 26 n'est pas dans l'estuaire de la Rivière St-Charles, n'est-ce pas?

R Dans le St-Laurent.

(Le témoin est transquestionné en anglais par Me Mahoney, pour la Dominion Marine Association).

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Langlois, vous nous avez dit que pendant vos années de service, il y avait des dortoirs, ici, à la Station de Pilotage. Etes-vous au courant que ces dortoirs-là ont été fermés depuis?

R Dans mon temps, ils existaient, seulement que je suis parti en mil neuf cent soixante (1960), dans le mois de janvier, et on m'a dit qu'on les a enlevés depuis. Je ne sais pas, je n'y suis pas allé.

Q Est-ce que vous-même, vous considériez que ces dortoirs-là avaient une utilité?

R Très utiles, très utiles.

Q Maintenant, en prenant pour acquit que ces dortoirs-là sont fermés maintenant, où est-ce qu'un pilote, qui attend son navire peut attendre ainsi dans un endroit favorable?

R Bien, la nuit, il n'y a pas beaucoup d'endroits où ils sont capables d'aller pour se reposer. Donc, ils sont obligés de rester - je présume ça, mais je ne suis pas allé au bureau, mais je présume qu'ils sont dans le bureau ou sur une chaise, assis en haut dans le parloir, et qu'ils attendent.

Des fois, il y a de la brume en haut, ils peuvent attendre là quatre (4) ou cinq (5) heures arriver à minuit et embarquer à quatre (4) ou cinq (5) heures. Ca n'arrive pas souvent, mais ça arrive.

Donc, l'homme est déjà fatigué avant d'embarquer.

Q Est-ce qu'il y a des hôtels dans les alentours?

R Oui, il y a des hôtels, mais allez donc vous coucher, vous êtes supposé être appelé d'une seconde à l'autre, il peut aussi bien se coucher, se déshabiller et être demandé immédiatement après.

Q Il y a aussi des hôtels avec des tavernes qui sont ouvertes?

R Il y en a plusieurs de ça, oui. Pas la nuit, par exemple.

Q Pas la nuit?

R Non.

Q Vous avez dit, je crois, que vous avez

avez cessé d'être pilote à la fin de l'année mil neuf cent cinquante-neuf (1959)?

R C'est ça.

Q Alors, en mil neuf cent soixante (1960), évidemment, vous n'étiez plus sur la liste des pilotes, ici?

R Non monsieur.

Q Etes-vous au courant que dans le cours de l'année 1960, la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent s'est formée, a été incorporée?

R J'ai été informé de ça, seulement que dans mon temps, quand je suis entré pilote, j'ai signé l'acte de l'Association des Pilotes pour une période qui était précédente de moi, pour vingt-cinq (25) ans, qui finissait, je ne me rappelle pas au juste l'année, mais un an ou deux après que j'ai été reçu pilote; on a encore fait une extension de vingt-cinq (25) ans, qui nous mettait..... qui portait l'Association en bonne et due forme, telle qu'elle existait, jusqu'en mil neuf cent soixante-dix-neuf ou mil neuf cent quatre-vingt, je ne me rappelle pas au juste.

Q Est-ce que pendant la dernière année que vous avez été au pilotage, disons, en mil neuf cent cinquante-neuf (1959), il a été question à votre connaissance de la formation d'une corporation différente de l'Association, corporation qui devait s'appeler: Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent?

R J'en ai entendu parler, seulement, j'étais très malade cette année-là, et j'ai passé pratiquement l'année à l'hôpital, ça fait que je ne m'en suis pas occupé beaucoup.

Q Est-ce qu'il avait été question de cette Corporation l'année précédente, en mil neuf cent cinquante-huit (1958)?

R Oui, il avait été un peu question de ça, oui, on m'a demandé pour signer une requête; qui l'avait faite, je ne me rappelle pas au juste; et je n'ai pas voulu la signer, mais j'étais déjà engagé jusqu'à mil neuf cent quatre-vingt (1980).

Q Avec l'Association?

R Avec l'Association, oui.

Q Vous nous avez parlé des changements qui se sont produits dans le système d'acceptation d'apprenti-pilote, pendant les années, durant lesquelles vous avez été en service vous-même. Est-ce que vous êtes en mesure de me dire si d'après ce que vous savez vous-même, si pour devenir un pilote, une fois que vous avez fait votre apprentissage, un apprenti doit s'engager à devenir membre de la Corporation?

R Pas avant. On peut en parler avec des pilotes, si vous voulez, comme ami, "tu vas entrer dans l'Association quand tu seras reçu", quelque chose comme ça; mais je n'ai jamais eu besoin de faire insister.

On m'a demandé tout simplement si je voulais entrer, peut-être un ou deux directeurs, et c'était décidé d'avance que j'entrais.

Q En d'autres termes, pendant vos années en exercice, un apprenti-pilote n'était pas obligé de se joindre à l'Association pour devenir pilote?

R Non non non non, ah non.

Q Est-ce qu'une fois qu'il avait signé pour devenir membre de l'Association, il pouvait résigner s'il le désirait?

R Non, parce qu'on s'était engagé, la dernière fois que nous avons demandé l'acte d'Association, ça va

jusqu'à mil neuf cent soixante-dix-neuf (1979) ou mil neuf cent quatre-vingt (1980); donc, on ne peut pas..... il y en a qui appelle ça "dé-signer" - je n'ai jamais désigné ce que j'avais signé.

Q Vous avez dit tout à l'heure qu'à votre connaissance il y avait deux pilotes qui avaient résigné pendant certaines périodes de temps; est-ce que j'ai bien compris?

R Non, ça c'est avant mon temps, moi.

Q C'est avant votre temps?

R Oui.

Q C'est avant mil neuf cent vingt-neuf (1929)?

R C'est quand ils ont formé la nouvelle Association; il y en a deux qui n'ont pas voulu signer, et finalement ils ont eu de la misère pas mal avec tous les confrères qui les taquinaient un peu; ils ont été obligés finalement de rentrer.

Q Ceci s'est produit au moment où on a passé un nouvel acte qui étendait jusqu'à mil neuf cent soixante-dix-neuf (1979) la durée de l'Association?

R Pardon, le premier acte était, si je ne me trompe pas, c'était de mil neuf cent vingt-quatre (1924), à.....

Q Pardon?

R C'était de mil neuf cent vingt-quatre (1924), si je ne me trompe pas, pour vingt-cinq (25) ou trente (30) ans, et on a prolongé ça après, pour vingt-cinq (25) ans, qui finit en mil neuf cent soixante-dix-neuf (1979) ou mil neuf cent quatre-vingt (1980), je ne me rappelle pas au juste.

LA PRESIDENT:

Q C'est la clause 6 des Règlements qui dit:

"La Société est formée pour une durée de cinquante-six (56) ans, à partir de la date de sa mise en force le vingt-et un (21) mai mil neuf cent vingt-quatre (1924), et devra par conséquent prendre fin le vingt et un (21) mai mil neuf cent quatre-vingt (1980)"?

R C'est ça.

Q "Quelle que soit la date de leur entrée, où le cas échéant, jusqu'à la mise de la retraite ou le décès de tous les membres, si cet événement se produisait avant le terme fixé. Aucun membre de la Société ne pourra se retirer, sans l'assentiment de tous les autres membres signataires du présent acte, à moins de cesser absolument d'exercer le pilotage".

R C'est ça.

Q Alors, c'est ce règlement dont vous vouliez nous parler dans votre témoignage de ce matin?

R C'est ça.

Me YVES POISSON:

Q Monsieur Langlois, je comprends que vous avez été pilote, environ vingt-neuf (29) ans, d'après les témoignages?

R Trente et un (31) ans, pardon.

Q Dans quel district de pilotage avez-vous exercé?

R Québec - Pointe-au-Père.

Q Québec - Pointe-au-Père. Vous avez toujours été pilote du Bas St-Laurent?

R Toujours.

Q D'après vous, est-ce qu'il arrive souvent que dans le Port de Québec, les conditions soient tellement mau-

vaises que ce soit impossible d'accoster un navire; ou est-ce que dans l'ensemble du Port, premièrement, ou dans certains endroits du Port?

R Ily a certainement des cas spéciaux: vous prenez, par exemple, un grand vent d'est, si vous voulez, et un bateau s'en va dans la Rivière St-Charles, allège ou chargé, il va avoir certainement de la misère, ou même peut-être faire des dommages, quand même qu'il a des remorqueurs, il peut faire des dommages pareil.

Q D'après votre expérience, est-ce que ces conditions-là sont fréquentes?

R Je ne pourrais pas dire "fréquentes", mais ça arrive de temps en temps, l'automne, surtout.

Q Quelquefois par saison, en somme?

R Plusieurs fois par saison.

Vous prenez des gros vents d'est, ça arrive le printemps, des gros vents d'est, et avec le montant, si vous voulez, ou même le baissant, peu importe, ily a un gros danger de faire des dommages.

Q Est-ce qu'en dehors de ces conditions un peu exceptionnelles, il y a des raisons pour lesquelles on hésiterait ou on refuserait de faire accoster un bateau?

R Personnellement, je n'en vois pas; j'en ai fait beaucoup, à différents stages de la marée.

Q Etes-vous au courant du fait que les pilotes qui font du service entre Trois-Rivières et Québec semblent hésiter davantage que ceux du bas du St-Laurent, à faire accoster les navires dans le Port?

R Ca m'est arrivé une fois que j'ai été

relever un autre dans la rivière; il a ancré son bateau, et on m'a demandé, vu que c'était un bateau de la compagnie que je travaillais, on m'a demandé de le rentrer à la Shed 26, et je l'ai rentré à la Shed 26.

Q Vous n'avez pas trouvé de difficultés particulières?

R Aucune, et pas de remorqueurs non plus.

Q Et d'après vous, quelles pouvaient être les raisons du pilote?

R La raison qu'il a donnée au capitaine, qu'il voulait attendre le montant pour aller là. La mer était en baissant, il voulait attendre le baissant; c'était une raison pour débarquer, naturellement.

Finalement j'étais allé avec la même marée, le baissant, et j'ai accosté le bateau sans aucun dommage.

Q Etes-vous au courant, monsieur Langlois, d'une recommandation qui est contenue dans le mémoire des pilotes, à la page 228, recommandation numéro 4, concernant l'accostage à Québec?

R Non, je n'ai pas eu ce livre-là, moi.

Q Je vais vous lire cette recommandation, si vous voulez:

"Qu'il y ait changement de pilote pour faire l'accostage dans le Port de Québec de tout navire remontant le fleuve St-Laurent et allant à Québec, dans ce Port, et que des droits de pilotage soient chargés à cet égard".

Vous avez fait du pilotage dans le Bas

St-Laurent; donc, vous étiez un de ceux qui procédaient à l'accostage régulièrement, des bateaux qui remontent le fleuve?

R C'est ça.

Q Il y a une chose ici qui me frappe dans la recommandation...?

R Moi aussi.

Q On ne dit pas - on ne demande pas qu'il y ait changement de pilote pour les bateaux qui descendent?

R Non.

Q Est-ce que vous avez des raisons - d'après vous, est-ce qu'il y a des raisons, d'après vous, pour qu'on demande ça seulement dans le cas des bateaux qui remontent?

R Il est bien entendu, ce que je vais dire, je ne sais pas, pour les pilotes d'aujourd'hui, ce qu'ils font ne m'intéressent pas du tout, ou ce qu'ils demandent ne m'intéressent pas du tout, qu'ils obtiennent tout ce qu'ils peuvent, c'est leur affaire, tant mieux pour eux-autres, seulement, quand un bateau part de Québec et qu'il est dans le bassin intérieur, si vous voulez, il sort le bateau et il s'en va avec le bateau. Donc, il ne perd pas grand temps.

Seulement, dans mon cas, lorsque j'étais pilote de Québec à Pointe-au-Père, pour faire des comparaisons, aujourd'hui, vous avez la majorité des bateaux qui ont une moyenne de douze milles à 1 heure, même beaucoup plus que ça; ils ont raccourci le pilotage de trente-cinq (35) milles, qui était encore une bonne distance - dans mon temps, on partait de la Pointe-au-Père dans la brume, et on faisait ce trente-cinq (35) milles-là avec des bateaux qui marchaient sept ou huit ou neuf milles - si on avait un dix (10), on était content.

Donc, on venait ici, au lieu de prendre dix heures, neuf heures pour monter ici, ou dix heures, on en prenait quinze (15), dix-huit (18), vingt (20); on n'avait pas de radar, pas de machines à sonder, on perdait beaucoup de temps en montant pour arrêter pour écouter les bruits, les sons; en prenant dix-huit (18) ou vingt (20) heures, assez souvent, et de toute classe - moi, s'ils sont capables d'avoir ça, eux autres, tant mieux pour eux autres.

Q Mais sur le point particulier sur lequel je vous questionnais, le fait qu'on demande un changement de pilote sur les bateaux qui montent, et qu'on ne le demande pas sur les bateaux qui descendent, ça dépend de quoi?

R Ca dépend par rapport qu'un bateau qui monte, il peut aller à l'ancre, attendre la marée dans le bassin intérieur, il est obligé d'attendre là, il attend peut-être une place pour accoster à l'Anse au Foulon, il peut prendre deux ou trois heures, ce qui est tout à fait normal, il a déjà fait un certain stage à bord, ça peut être le descendant, mais s'il arrive ici, qu'il a été huit (8) heures à bord du bateau, une quinzaine d'heures, et qu'il arrive ici pour accoster, s'ils peuvent l'avoir, tant mieux pour eux autres.

Q J'en suis sur le fait qu'on ne demande pas de changement de pilote pour le descendant ...

Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent: Le représentant du Comité du Port de Québec veut savoir la raison pour laquelle la demande n'est pas faite en descendant.

Je soumets respectueusement qu'il pourrait attendre et demander la question facilement aux pilotes concernés, ils seraient peut-être en mesure de donner la raison.

LE TEMOIN:

R Je le préférerais, aussi.

LE PRESIDENT:

Le témoin peut dire son opinion, s'il a une opinion, mais ça ne serait certainement pas la raison qui a nécessairement pu motiver cette demande.
Le témoin peut dire son opinion, s'il a une opinion de faite sur ce point.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

On avait demandé au témoin si lui voyait une raison pour faire cette différence.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Si vous voulez entreprendre le débat - si le conseiller juridique veut entreprendre le débat sur cette question, je vais demander au sténographe de lire la question; mais je ne pense pas que ça en vaille la peine.

LE PRESIDENT:

Non, ce n'est pas nécessaire.

Si le témoin est capable - si dans son opinion la situation est différente pour un navire qui descend que pour un navire qui monte...

Q Alors, si vous en savez quelque chose, si vous ne le savez pas, dites-le?

R La raison est ceci: un bateau qui descend, il est accosté à l'Anse au Foulon, et il y a deux remorqueurs pour l'aider à s'éloigner du quai, qui prennent l'affaire d'une demi-heure, peut-être trois quarts d'heure, au maximum...

Q On parle surtout de navires qui descendent de Montréal.

R Il embarqueici avec la chaloupe du pilote...

Q ... et qui vient à Québec?

R Le pilote de Montréal devrait accoster, ou s'organiser d'une manière quelconque pouraccoster; c'est l'affaire du pilote, personnellement.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G.OSCAR BOISJOLY,
Sténographe officiel

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r. commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

Le vingt-cinquième jour de juillet, l'an mil neuf cent soixante-trois, a comparu comme témoin:

ROLAND BARRAS

INTERROGE par Me M. JACQUES,
pour la Commission:

Q Quel est votre âge?
R Cinquante-six (56).
Q Votre profession?
R Pilote.
Q Depuis combien de temps êtes-vous pilote?
R Depuis mil neuf cent quarante-six (1946).
Q Et vous êtes encore pilote?
R Oui monsieur.
Q Est-ce que vous aviez de l'expérience en mer, avant de devenir pilote?
R Oui monsieur.

Q Quelle expérience avez-vous eue?
R J'ai eu de l'expérience sur les huiliers; j'ai eu de l'expérience sur les fréteurs, les passagers.
Q Combien d'années êtes-vous allé en mer, avant de devenir pilote?
R Ah, on peut dire: une dizaine d'années, toujours; seulement qu'il arrivait souvent que j'allais en mer l'hiver, mais que l'été je faisais mes voyages sur la rivière ou je naviguais sur les bateaux de la rivière.
Q Est-ce que vous avez obtenu des certificats de compétence?
R J'ai un certificat de capitaine côtier, numéro 12113.
Q Et quand l'avez-vous obtenu?
R Je l'ai obtenu, d'abord, mon certificat de maître côtier, avant d'être reçu apprenti, en mil neuf cent vingt-huit (1928), et puis le certificat de capitaine en mil neuf cent trente et un (1931) ou mil neuf cent trente-deux (1932); je ne peux pas dire au juste.
Q Est-ce que vous l'avez obtenu ici à Québec, votre certificat?
R Oui, à Québec.
Q Maintenant, je crois que dans votre temps, le système d'apprentissage était semblable à celui qui existait immédiatement avant les derniers changements qu'on a faits?
R D'abord, je vais vous dire, lorsque j'ai fait application, j'allais encore au collège, j'ai fait application à l'âge de seize (16) ans.

Q Oui?

R Et puis, le surintendant du temps, à Québec, m'a dit que c'était le temps de faire application parce qu'il n'y en avait pas beaucoup.

Alors, au bout de peut-être un mois, lorsque mon application a été approuvée, je suis allé le voir de nouveau, et lorsque j'ai demandé où j'étais rendu, le nombre que j'étais, il m'a dit que j'étais très loin.

Alors, j'ai insisté pour savoir le nombre. Il m'a dit: "Dans les cent soixante (160), bonjour monsieur".

Q Avez-vous fait votre demande uniquement pour le district d'en bas?

R Oui monsieur.

Q Et pas pour le district d'en haut. Est-ce que vous avez pu consulter la liste des aspirants apprentis?

R Jamais. Je suis allé à tous les ans pour m'informer de mon numéro, et lorsque j'insistais pour le savoir, on me disait: "Bonjour monsieur".

Q Est-ce qu'on vous donnait votre numéro?

R Non monsieur.

Q Alors, vous ne saviez pas si vous montiez dans le rang?

R Non.

Q Alors, vous avez fait cette demande-là à l'âge de seize (16) ans?

R Oui.

Q Vous avez continué à aller à l'école?

R Sur la liste des apprentis vers l'âge de seize (16) ans.

Q Les aspirants?

R Les aspirants, oui.

Q Et à quel âge avez-vous été appelé comme apprenti?

R J'ai été appelé comme apprenti au bout de six ans, à peu près , environ.

Q Alors, votre nom a été sur la liste des aspirants apprentis pendant six ans?

R Oui monsieur, environ.

Q Et combien de temps avez-vous été apprenti?

R Seize (16) ans.

Q Seize (16) ans apprenti?

R De mil neuf cent trente (1930) à mil neuf cent quarante-six (1946).

Q Voulez-vous nous expliquer comment il se fait que vous avez été apprenti pendant seize (16) ans?

R Bien, je suis revenu de la crise, ensuite de ça, la guerre, on disait de se préparer à tous les ans, qu'on serait reçu, et on a attendu onze ans de plus qu'on était supposé servir, parce que j'étais supposé servir cinq (5) ans, parce que lorsque je suis entré apprenti-pilote, j'avais un certificat de maître côtier qui me donnait le privilège de cinq (5) ans au lieu de six (6) ans, mais avec une moyenne de cinquante (50) voyages par année.

Q Ca, c'était vos obligations lorsque vous avez été appelé apprenti: faire une moyenne de cinquante (50) voyages par année pendant (5) cinq ans. Vous avez dit: "une moyenne",

est-ce que c'est: cinquante (50) voyages par année?

R Ca, j'ai toujours fait mes cinquante (50) dans les premières années, il arrivait que je les faisais le printemps ou l'automne.

Q Vous aviez le choix?

R Oui, j'avais le choix, quoi qu'on s'est objecté un an à ce que je fasse tous mes voyages avant de commencer à naviguer, parce que je travaillais durant l'été sur les bateaux de la Canada Steamship, j'étais premier officier sur les bateaux de la Canada Steamship qui marchaient environ trois ou quatre mois, ce qui me permettait de faire mes voyages le printemps et l'automne dans la rivière.

Q Le printemps et l'automne, et évidemment le travail que vous faisiez pour la Canada Steampshi...

R Oui monsieur.

Q On s'est objecté à ça?

R On s'est objecté un an.

Alors, le capitaine pour qui je travaillais, m'a conseillé d'écrire à Ottawa, puis monsieur Robertson, dans le temps, je lui ai écrit, et il m'a donné la permission de continuer à faire ce que je faisais.

Q Faire vos voyages au début et à la fin de chaque saison. Est-ce que vous étiez payé comme apprenti?

R Aucunement, même seulement qu'on était payé les dernières années de la guerre, je crois, je ne me rappelle pas quelle année, probablement mil neuf cent quarante-deux (1942) ou mil neuf cent quarante-trois (1943), mais de mil neuf cent trente (1930) à dans ce temps-là, aucun autre revenu.

Q Les compagnies ne vous payaient pas de

bonus spécial?

R Non.

Q Vous avez entendu le témoignage de monsieur Langlois, qui nous a dit que certaines compagnies payaient une somme de dix dollars ($10.00) aux apprentis?

R Oui, je l'ai entendu, mais monsieur Langlois a été apprenti avant moi.

Q Et de votre temps, ça n'existait pas?

R Ca n'existait pas, non.

Q Alors, quels étaient vos moyens de subsistance comme apprenti?

R Comme je vous dis, je travaillais pour la Canada Steamship, l'été, et j'allais en mer l'hiver.

Q En mer l'hiver, vous voulez dire.....

R Comme officier sur les bateaux.

Q Sur les bateaux?

R Oui.

Q Et vous avez fait vos cinquante voyages par année. Durant chacune des années de votre apprentissage, est-ce que vous deviez passer des examens quelconques?

R Non, aucun.

Q A la fin de votre apprentissage, est-ce que vous avez passé un examen pour devenir pilote?

R Non, seulement lorsque j'ai été appelé pour devenir pilote.

Q Quel genre d'examen avez-vous passé?

R Bien, on a passé sur le matelotage, sur les règles de route, sur la carte, sur la rivière.

Q Et devant qui avez-vous passé ces examens-là?

R Devant l'examinateur à Québec, qui était monsieur Lachance dans le temps, devant le capitaine Slocklom qui était représentant du département, et trois pilotes.

Q Trois pilotes de votre district?

R Oui.

Q Est-ce que c'était un examen écrit ou oral?

R Les deux.

Q Les deux?

R Oui. Ecrit et oral.

Q Quelle était la partie écrite?

R La partie du matelotage, de la rivière, de la partie de la rivière - c'est-à-dire la partie de la rivière était faite oralement.

Q Et qui posait les questions sur la rivière?

R Ce sont les pilotes qui posaient les questions.

Q Monsieur Barras, je crois que vous avez été - quels étaient les devoirs de l'apprenti, lorsque vous étiez apprenti?

R Bien, la première des choses, on ne devait jamais fumer sans le demander; on ne devait jamais s'asseoir sans le demander.

Q A part ça, est-ce qu'on vous demandait de faire du travail utile?

R Bien, il arrivait quelquefois qu'on nous demande de prendre la charge du navire, c'est-à-dire qu'on demande

pour s'en occuper, pour pratiquer un peu, ce qui nous était accordé assez souvent.

Q Assez souvent. Et puis, à part ça, qu'est-ce que vous faisiez?

R On regardait ce que le pilote faisait, afin d'apprendre.

Q Est-ce que vous pouviez demander des questions au pilote?

R Oui, on demandait des renseignements lorsqu'on croyait sage de les demander.

Q Maintenant, vous avez été apprenti un nombre considérable d'années. J'imagine qu'après vos cinq ans d'apprentissage, vous étiez déjà passablement qualifié?

R Oui, du moins, c'est-à-dire je pilotais avant de devenir pilote, j'ai piloté quatre ans pour laCanada Steamship, sur les bateaux-passagers de la ligne.

Q Pendant votre apprentissage?

R Pendant mon apprentissage.

Q Mais pas comme apprenti?

R Non, comme pilote, c'est-à-dire, pilote..... non officiel, parce qu'on pourrait dire, la Canada Steamship Line avait ses propres pilotes qui n'étaient pas des pilotes, mais qui étaient des gens certifiés, puis ils s'en servaient pour piloter leurs navires.

Q Alors, vous étiez l'un de ceux-là?

R Oui.

Q Vous n'étiez pas membre de l'Association, à ce moment-là?

R Non.

Q Est-ce que vous aviez une licence du Ministère des Transports, comme pilote?

R Non, j'avais une licence de maître côtier, seulement.

Q Vous avez été, je crois, président, ou au moins directeur de l'Association des Pilotes, disons, pendant quelque temps?

R De mil neuf cent quarante-sept (1947) à mil neuf cent cinquante-neuf (1959), j'ai été dix ans dans le bureau de direction, dont un an comme président.

Q Dont un an comme président?

R Oui.

Q Voici, monsieur Barras: voulez-vous décrire à la Commission la façon dont les affaires des pilotes étaient administrées par l'Association, durant votre temps comme directeur?

R Les affaires étaient administrées - le Gouvernement - le Département prenait le dix pour cent (10%) sur les paies qu'il remettait au fonds de laCorporation, qui était en même temps le fonds de l'Association des Pilotes, et la balance était divisée entre les pilotes, les dépenses exclues - les dépenses d'administration.

Q Est-ce que vous pouvez dire à la Commission la façon dont le revenu de pilotage était diviséentre les pilotes?

R Le revenu de pilotage était divisé à part égale, c'est-à-dire qu'à tous les quinze (15) jours, les argents qui étaient rentrés étaient divisés à part égale entre les pilotes actifs.

Q Qu'est-ce que vous entendez par "part

égale" et "pilote s actifs" ?

R Si on était cinquante (50) pilotes, et si le montant d'argent remis au secrétaire était de cinquante-mille dollars ($50,000.00), alors on recevait la balance de l'argent divisée en dix (10), moins les dépenses d'a dministration.

Q Divisée en cinquante (50), si vous étiez cinquante (50)?

R Divisée encinquante (50), oui, moins les dépenses d'administration.

Q Moins les dépenses d'admi nistration. Durant votre temps, est-ce que ces dépenses d'administration étaient bien élevées?

R Elles étaient.... en mil neuf cent cinquan-te- sept (1957) je crois qu'elles étaient environ neuf mille dollars. ($9,000.00).

Q Neuf mille ddlars ($9,000.00) par année?

R Approximativement.

Q Par année?

R Par année.

Q Et ça comprenait quoi, ces dépenses-là?

R Ca comprenait le salaire du secrétaire, le bureau, la papeterie, les timbres, le téléphone.

Q Est-ce qu'il n'a pas existé un systeme, un moment donné, où les pilotes étaient remboursés d'un certain montant pour leur transport de Québec à Pointe-au-Père, et vice versa?

R Oui, ça, ça tombait sur le systeme de dépenses, aussi.

Q Est-ce que c'est inclus dans le neuf

mille dollars ($9,000.00) ces dépenses-là?

R Je ne crois pas, je ne peux pas vous dire certain, mais je ne crois pas, parce que ce montant-là qu'on nous remettait, il était inclus sur notre montant total par rapport à l'impôt qu'on devait déduire sur notre montant de dépenses, lorsqu'on faisait notre impôt.

Q Maintenant, le système présent qui semble assez compliqué, est-ce qu'il a changé pendant que vous étiez directeur?

R .....

Q Est-ce qu'il a été modifié?

R Non, je ne crois pas. Je suis arrivé, on a fait partie du Guild, alors, l'Association a absorbé le montant total à payer au Guild, ce qui avait été fait pour rien, la majorité des pilotes avaient consenti, et ç'a été au Guild, alors les dépenses ont monté un peu plus.

Q En quelle année, ça?

R Ah, exactement, là, je ne sais pas.

Q Qui serait au courant? Le trésorier de l'Association?

R Monsieur Ménard.

Q Le secrétaire-trésorier?

R Oui.

Q Est-ce qu'il pourrait nous dire la façon exacte dont le revenu était divisé?

R Oui, je crois.

Q Est-ce que vous étiez directeur lorsque la nouvelle corporation a été formée - directeur de l'Association?



R Non.
Q Vous n'étiez plus directeur à ce moment-là?
R J'ai abandonné, la dernière année que j'ai été dans le bureau de direction, ç'a été en mil neuf cent cinquante-neuf (1959).
Q La Corporation a été formée en mil neuf cent soixante (1960)?
R En mil neuf cent soixante (1960).
Q Vous n'étiez plus directeur?
R Non.
Q Est-ce que vous aviez résigné de vos fonctions?
R C'est-à-dire, j'ai été battu à l'élection.
Q Je crois, si mes informations sont exactes, que vous n'êtes pas un membre de cette nouvelle Corporation?
R Non, je ne suis pas membre, mais il y a une chose que je ne comprends pas aujourd'hui, qu'il y a des règlements ici qui disent que l'Association doit toujours exister.
Q Le témoin réfère à l'article 6 de l'exhibit 592 que la Commission a lu il y a un instant.
R Ce que je ne comprends pas c'est que mon chèque de paie arrive fait au nom de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, laquelle je n'appartiens pas du tout, auquelle je participe aux dépenses, malgré moi.
Q Est-ce que vous avez déjà requis cette Corporation de vous faire remise des argents que vous prétendez qu'elle retient?
R Pas personnellement, mais je me garde

le droit - je me réserve le droit de le faire, seulement, si je suis bien renseigné, il y a un de mes confrères qui a refusé d'accepter ces chèques, mais comme il ne peut pas vivre sans argent, je crois que finalement il a été obligé de les accepter.

Q Lorsque la Corporation a été formée, est-ce qu'on vous a requis de signer quelques documents quelconques?

R Documents, vous voulez dire, des documents de la Corporation?

Q Pour devenir membre de la Corporation?

R On nous a envoyé des formules, puis je ne les ai pas signées.

Q Pourquoi est-ce que vous n'avez pas signé?

R C'est parce que je me sens beaucoup plus protégé avec l'Association qu'avec laCorporation.

Q Comment ça?

R Prenez le cas d'une grève par la Corporation, si la Shipping décide de poursuivre la Corporation, la Corporation est obligée de payer, c'est les membres qui paient.

Mais dans le cas de l'Association, chaque membre est indépendant, personne ne peut poursuivre l'Association.

Q A part ça, est-ce qu'il y a d'autres raisons ?

R Il peut y en avoir d'autres, c'est-à-dire, L'Association, on peut dire qu'elle était administrée avec beaucoup moins d'argent qu'aujourd'hui, on ne se donnait pas de voyage gratuitement lorsque nous étions appelés à s'absenter pour nos assem-

blées, on reprenait nos voyages, ça coûtait beaucoup meilleur marché pour l'administration del'Association qu'il en coûte pour la Corporation.

Q Comment les dépenses de l'Association étaient-elles contrôlées?

R Bien, elles étaient contrôlées, il y avait des dépenses ordinaires comme le secrétaire était autorisé à faire; s'il y avait des dépenses de surplus, lorsqu'on allait en délégation soit à Ottawa ou à Montréal, on devait faire une assemblée, on se votait des argents avant de partir pour voyage.

Q Une assemblée de quoi?

R Une assemblée du bureau de direction.

Q Du bureau de direction?

R Et lorsqu'on revenait, on remettait les argents en assemblée du bureau de direction, au secrétaire.

Q Est-ce que le bureau de direction était limité quant aux montants qu'il pouvait se voter?

R C'est-à-dire, il n'était pas limité, mais les membres se limitaient eux-mêmes; ils avaient conscience de leurs devoirs.

Q Il n'y avait pas de limite? Vous auriez pu vous voter cinquante dollars ($50.00) chacun, ou cinq cents dollars ($500.00) chacun?

R C'est exact.

Q Est-ce que les comptes étaient présentés aux membres de l'Association?

R Bien, lorsque le bilan se faisait, le montant que le voyage total avait coûté était mentionné.

Q Il était mentionné où?



R Sur le bilan. On a toujours un bilan, lorsqu'on reçoit la paie; alors, il était mentionné sur le bilan de la quinzaine.

Q Vous étiez payé à tous les quinze (15) jours?

R A tous les quinze (15) jours.

Q Et vous étiez payé par chèque?

R Par chèque, oui.

Q Et au chèque était annexéun document, un bilan, vous dites?

R Oui.

Q Qu'est-ce que ça contenait, ce bilant-là?

R Ce bilan-là contenait le montant des argents perçus, le montant total, ensuite de ça, le montant des mouvages, le montant de la détention, les cas de maladie, suspension; certains renseignements qui pouvaient intéresser les pilotes, et les argents qui restaient en montants, c'est-à-dire les argents non perçus, parce qu'il y avait toujours des arrérages sur les montants de pilotage.

Q Est-ce que ça donnait les dépenses du bureau de direction?

R Ah oui.

Q Pour la quinzaine?

R Oui, bien, moins peut-être quelques petites dépenses de routine; mais les principales dépenses étaient données.

Q Maintenant, vous avez dit que vous étiez payé par un chèque qui était signé par la Corporation?



R Depuis mil neuf cent soixante (1960).
Q Depuis mil neuf cent soixante (1960). Est-ce qu'on vous envoie encore ce bilan-là?
R Oui.
Q Des dépenses hebdomadaires?
R Oui.
Q Et des rentrées aussi?
R Oui.
Q Alors, sur ça, il n'y a pas de changements?
R Non, pratiquement pas.
Q Vous avez dit que vous n'aviez pas à réclamer d'argents quelconques à la Corporation, mais que vous vous étiez réservé le droit de le faire?
R C'est-à-dire, je me réserve le droit, parce qu'actuellement, si je réclame, je suis obligé de me payer un avocat, et puis la Corporation, pour se défendre, va prendre un avocat que je vais être obligé de payer encore.
Q Comment ça?
R Parce qu'actuellement, je considère que je suis dans une singulière position: on m'enlève mon argent avant que je la reçoive, je ne peux rien y faire, je vais payer avec l'argent de ma poche pour me défendre, et la Corporation va payer avec mon argent pour me combattre.
Q Mais si vous gagnez, vous allez le recevoir cet argent-là?
R C'est une question..... je ne suis pas un avocat ni un juge.
Q Est-ce que vous avez été convoqué aux



assemblées de laCorporation?

R C'est-à-dire, j'ai été convoqué aux assemblées de l'Association; je crois qu'il s'en tient une par année, de l'Association, mais je ne suis pas allé à la Corporation, parce qu'un de mesconfrères, on lui a refusé le droit de parole, mais si on lui a refusé son argent, il paie les dépenses.

Q Est-ce que vous avez été convoqué par la Corporation pour ces assemblées?

R Oui, j'ai été convoqué par la Corporation, mais ils nous mentionnent qu'il va y avoir une assemblée de la Corporation des Pilotes du fonds de pension et de l'Association des Pilotes et de la Corporation du Bas St-Laurent; c'est la convocation qu'on a.

Q C'est sur le même avis, ça?

R Oui, sur le même avis.

Q Est-ce que vous vous êtes rendu à ces assemblées-là?

R Non, pas depuis milneuf cent soixante (1960).

Q Est-ce que vous avez déjà assisté à des assemblées de laCorporation?

R A aucune, - c'est-à-dire aucune assemblée officielle de la Corporation.

Q Est-ce que vous avez assisté à d'autres assemblées?

R C'est-à-dire que non, aussi, lorsqu'il a été question de former la Corporation, j'ai assisté à quelques assemblées.

Q A ce moment-là?

R Oui.

Q Et depuis la formation de la Corporation, vous n'avez pas assisté...
R Non monsieur.
Q ... aux assemblées des membres de la Corporation?
R Non monsieur.
Q Est-ce que vous continuez à recevoir des avis de convocation régulièrement?
R Oui monsieur.
Q Est-ce qu à la fin de l'année vous recevez une reddition de comptes de la Corporation?
R Oui monsieur.
Q Sur les argents...
R Oui monsieur. Seulement, dans leur reddition de comptes, il y a une chose qui n'est pas mentionnée, c'est qu'on a fréquemment pour les directeurs un tour, par exemple, un directeur prend un tour, où le président prend un tour, vingt-cinq (25) ou trente (30) voyages par année, ça ne compte pas sur les dépenses, il est mentionné seulement sur son revenu.
Q Je ne comprends pas.
R Par exemple, durant l'année, il arrive souvent qu'un directeur ou le président se donnent des voyages pour des assemblées qu'ils tiennent durant la saison.
Q Oui?
R Donc, ces voyages-là sont des voyages fictifs que l'autorité du pilotage leur donne, leur accorde, et qu'en réalité ils ne sont pas considérés comme dépenses de salaires, qu'on est obligé de payer pour ces voyages-là, et ce n'est pas considéré comme dépenses, mais comme du revenu ordinaire du



pilote.

Q Alors, vous croyez que vous n'avez pas le détail du nombre de ces voyages?

R Non.

LE PRESIDENT:

Ce que le témoin veut dire, c'est que s'il y a - si des officiers de la Corporation reçoivent des crédits pour les voyages qu'ils n'ont pas faits, et par conséquent qu'ils n'ont pas gagnés, et qu'ils sont payés pour ces voyages fictifs, l'argent provient des argents gagnés par les autres pilotes.

Par conséquent, les autres pilotes paient pour ces voyages-là et en réalité, pour eux, c'est une dépense, une déduction de leur revenu qui n'apparaît pas dans l'item "dépenses".

LE TEMOIN:

R C'est exact, Votre Honneur.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Ca, il n'y a pas moyen de savoir ça d'après les comptes qu'on vous rend?

R Bien, je me suis renseigné, je n'étais pas présent à l'assemblée qu'un membre de laCorporation s'était informé combien le président avait fait de voyages, et on n'a pas eu l'in-

formation demandée.

Q Vous avez dit qu'un membre s'était informé?

R Un membre s'est informé à l'assemblée générale, il s'était informé combien le président avait eu de voyages durant l'année; il n'a pas eu de réponse.

Q C'est ce qu'on vous a rapporté?

R Oui.

Q Vous n'étiez pas là?

R Non, je n'étais pas là, je n'ai pas assisté à aucuneassemblée.

Q Pensez-vous que ce serait possible d'obtenir cette information-là de l'autorité de pilotage, ici à Québec?

R Oui, vous pouvez l'obtenir du secrétaire, monsieur Ménard.

Q Je parle de l'autorité de pilotage, du Ministère?

R Probablement de l'autorité de pilotage aussi.

Q Est-ce que vous avez essayé de l'obtenir, vous?

R Non monsieur; je me suis retiré de la politiquedepuis mil neuf cent soixante (1960).

Q De la politique, qu'est-ce que vous entendez par "politique"?

R La "politique" du pilotage.

Q De la "politique" du pilotage, vous vous êtes retiré de la "politique" du pilotage depuis mil neuf cent soixante (1960)?

R Oui.
Q Vous ne vous en occupez pas du tout, maintenant?
R Pas du tout. Je suis venu ici parce qu'on m'a convoqué.
Q Vous n'aviez pas le choix, vous dites?
R Non.
Q Maintenant, toujours pour en revenir à ces voyages-là, ce serait des voyages fictifs qui seraient accordés, - "voyages fictifs" je mesers de votre expression, qui seraient accordés à un directeur?
R Oui.
Q Pour travailler comme directeur, j'imagine?
R Oui monsieur.
Q Mais sur le rapport, cela apparaît avec son revenu?
R C'est-à-dire qu'on égalise les tours à Québec, à chaque fois qu'on vient à Québec, les tours sont égalisés; si l'homme, un des directeurs tient une assemblée durant l'avant-midi, il a droit de s'accorder un tour.
Ce tour-là lui est toujours accordé à Québec. C'est un voyage qu'il n'a pas fait, mais le tour lui est accordé. S'il était en tour à cinquante-huit (58), il sort cinquante-sept (57), il obtient cinquante-huit (58) la même chose que les autres.
Q Au bout de la quinzaine, qu'est-ce que ça représente au point de vue revenu?
R Ca représente le plein revenu, même s'il

ne fait pas de voyage.

Je peux vous donner un exemple. C'est peut-être un peu différent de la Corporation des Pilotes, mais vous prenez le président de laFédération, il n'a pas un voyage de fait cette année, et aller jusqu'à il y a quelque temps, il avait vingt voyages sur la liste. Ce sont des voyages qui lui ont été accordés et payés par la Fédération, mais dont les argents viennent de la Corporation des Pilotes.

Q Est-ce que vous êtes payé par la Corporation suivant le nombre de voyages officiels que vous avez?

R Oui, c'est-à-dire, on est obligé de maintenir la moyenne; si on reste en retard, ils nous coupent nos voyages.

Q Si vous maintenez la moyenne, vous recevez un salaire fixe, mais si vous êtes en bas de la moyenne, on déduit l'argent de votre salaire?

R C'est exact.

Q Combien déduit-on?

R Ca dépend de la valeur qu'on calcule un pilotage; des saisons qu'on calcule qu'un pilotage peut être calculé à cent vingt dollars ($120.00), peut-être rajusté à la fin de la saison s'il vaut plus ou moins. Donc, si je suis deux voyages en retard, on m'enlèvera deux cent quarante dollars($240.00) sur le dividende.

Q Alors, chaque voyage qu'un directeur se voit accordé,est-ce que c'est un revenu réel que vous avez là?

R Le revenu n'est pas - ilest réel à la fin de la saison seulement parce qu'il peut varier; à la fin de la saison, le montant est réel; mais d'habitude, on donne un estimé, on

va se servir de cent vingt dollars ($120.00) ou de cent vingt-cinq dollars ($125.00) pendant la saison, quitte à ajuster à la fin de la saison, s'il se fait plus ou moins.

Q Alors, le directeur qui a un voyage d'accordé pour travail reçoit ce montant-là pour ce travail fictif, comme vous dites?

R .....

Q Alors, c'est comme ça que son salaire est payé à lui?

R Oui monsieur.

Q Est-ce qu'on a fait des démarches auprès de vous pour que vous deveniez membre de la Corporation des Pilotes?

R Ah, on m'a demandé - on m'a envoyé des lettres, mais aucune pression.

Q Aucune pression?

R Non.

Q Savez-vous combien de pilotes ne sont pas membres de la Corporation?

R Actuellement, il n'en resteseulement six.

Q Six(6)?

R Oui.

Q Est-ce que vous étiez un pilote spécial, vous?

R Oui monsieur.

Q Voulez-vous nous dire comment vous êtes devenu pilote spécial?

R Ah, un peu par hasard. Lorsqu'il a été

question d'une nomination, il y a eu conflit entre les deux pilotes de la compagnie du temps; deux voulaient avoir une telle personne, les deux autres voulaient en avoir une autre.

Alors, l'agent qui me connaissait, parce qu'on avait navigué ensemble pour la même compagnie, a décidé de le choisir lui-même: il m'a demandé pour entrer.

Q Il vous a demandé. Alors, c'est comme ça que vous êtes devenu pilote spécial?

R Oui monsieur.

Q Vous obteniez un bonus comme pilote spécial?

R Oui monsieur.

Q De combien était ce bonus?

R C'était quinze dollars ($15.00), et je crois que c'est à venu à vingt-dollars ($20.00) et vingt-cinq ($25.00) dollars pour les passagers.

Q En moyenne, par année, combien de voyages faisiez-vous comme pilote spécial?

R Bien, dans la Furness, on avait beaucoup de bateaux; je crois qu'en mil neuf cent cinquante-neuf (1959), j'ai fait tous mes voyages dans la Furness, puis, cent quelques voyages, ou très peu dans le tour de rôle, si j'en ai fait.

Q Le tour de rôle, voulez-vous nous expliquer comment ça marche, le choix des pilotes spéciaux et le tour de rôle?

R Bien, les pilotes spéciaux, il y en avait qui n'avaient pas assez de voyage dans leur ligne, ils étaient obligés de suivre le tour de rôle, c'est-à-dire que s'il faisait cinquante (50)

voyages dans sa ligne et que le tour de rôle avait quatre-vingt-dix (90), il lui fallait quatre-vingt-dix (90) pour finir, autrement, on lui coupait les voyages.

Q Il perdait du salaire?

R Absolument.

Suite à la page 1566

Q Est-ce qu'il n'y avait pas conflit, des fois, entre son travail comme pilote spécial et comme pilote de tour de rôle?

R Non monsieur.

Q Est-ce qu'il n'arrivait pas qu'il soit deuxième ou troisième en tour, et qu'il soit obligé de laisser le tour pour faire un voyage avec sa compagnie?

R Oui, ça je crois que ç'a pu arriver.

Q Est-ce que ça ne dérangeait pas tout le tour de rôle, ça?

R C'a pu arriver, comme c'est possible, celui qui fait une assemblée, il se sauve du tour, ça revient à la même chose.

Q Est-ce qu'il y avait des plaintes de la part des pilotes de tour de rôle, sur ce système-là?

R Il y a eu toujours des plaintes, sur tous les systèmes.

Q Sur tous les systèmes, et ce système-là. Est-ce que vous pouvez nous résumer les plaintes des pilotes de tour de rôle contre le système de pilote spécial?

R Ah bien, naturellement, il arrivait qu'un pilote de tour de rôle faisait plus d'heures d'attente lorsque..... naturellement, il n'y avait pas le nombre de pilotes qu'il y a aujourd'hui, on n'avait pas les bateaux des lacs qu'il y a aujourd'-

hui, ça représente à peu près un cinquième environ de notre gain; donc, on arrivait qu'on était obligé d'attendre, ça, il arrivait qu'une journée il y avait seulement des bateaux de ligne; dans ce temps-là, il n'y avait pas le nombre de voyages qu'on fait aujourd'hui, parce qu'en mil neuf cent quarante-six (1946), lorsque je suis entré pilote, je crois qu'on a fait seulement cinquante quelques voyages; il arrivait assez souvent, parce que dans le tour de rôle, on était obligé de passer deux ou trois jours à Pointe au Père.

Q Vous passiez deux ou trois jours à la Pointe au Père dans le tour de rôle?

R Oui, ça pouvait arriver au pilote, parce qu'il y avait moins de vateaux dans ce temps-là qu'il y en a aujourd'hui.

Q Est-ce que c'était la seule plainte qu'on faisait contre le système?

R Il peut y en avoir eu d'autres, mais c'est assez difficile de se les rappeler.

Q Mais à votre connaissance?

R ..... ah, il arrivait des fois qu'ils disaient par exemple qu'un bateau n'appartenait pas à une compagnie, et il n'était pas pour un pilote de ligne.

Q Est-ce qu'il n'y avait pas des plaintes à l'effet que les pilotes spéciaux avaient toujours les bons bateaux, et les pilotes de tour de rôle avaient les vieux "tamps"?

R Oui, il y a eu des plaintes, puis je peux dire, dans la compagnie que je travaillais, dans la Furness, on avait toutes sortes de "tramps", toutes sortes de bateaux, des bateaux pas mal mineux.

Q Est-ce qu'il arrivait que les pilotes de tour de rôle prennent des passagers, des fois?

R Ils avaient le droit de le faire, s'il n'y avait pas de pilote de ligne, ils avaient le droit d'embarquer.

Q Ils avaient le droit d'embarquer?

R Oui.

Q Maintenant, à votre connaissance, savez-vous si ça s'est fait?

R Je ne crois pas, pas à ma connaissance, du moins, je ne me rappelle pas de ça, si ç'a été fait, c'est-à-dire, ç'a été fait lorsque j'étais apprenti, lorsqu'il y a eu - lorsque les lignes ont abandonné de travailler pour les compagnies, on voulait diminuer dans ce temps-là, on recevait douze dollars ($12.00), ils voulaient diminuer le bonus à neuf dollars ($9.00), les lignes ont abandonné, le tour de rôle a fait des passagers, dans ce temps-là.

Q Quand vous dites "les lignes", vous voulez dire, les pilotes de lignes?

R Oui, tout le monde était dans le tour de rôle; c'était l'avant-garde, ça.

Q Quand vous dites "les lignes" vous

voulez dire: les pilotes de lignes?

R Oui.

Q Et vous avez aussi mentionné qu'à un moment donné les armateurs, apparemment, voulaient retirer le bonus?

R Oui.

Q Quand est-ce que ça s'est produit, ça?

R C'est avant..... c'est-à-dire, c'est avant que je sois reçu pilote, avant mil neuf cent quarante-six (1946); c'est probablement..... je crois que c'est avant la guerre, même, mais je ne peux dire la date exacte; vous auriez ça par le département.

Q Vous n'étiez pas pilote de ligne dans ce temps-là?

R Non, d'abord, dans le temps, j'étais apprenti.

Q Vous avez entendu les témoins parler des dortoirs, aussi, à Québec?

R Oui monsieur, ah, martyr.....

Q Qu'est-ce que vous pensez de l'abolition des dortoirs?

R Je crois que c'est un gros inconvénient, surtout pour moi et les gens de la banlieue, lorsqu'on était appelé à embarquer durant la nuit, on s'en allait au bureau et on se couchait vers dix heures, dix heures et demie, et on se faisait réveiller une demi-heure, vingt minutes avat l'arrivée

du bateau, et si, pour une raison ou pour une autre, il fallait attendre, pour cause de brume ou autre chose, on restait couché.

Ce qui arrive aujourd'hui, c'est qu'on nous appelle au moins une heure et demie à l'avance, et ce qui m'est arrivé, un cas, l'an dernier, on m'a appelé pour un bateau, vers minuit; je me suis rendu à bord, et rendu à bord, j'ai été cancellé, parce que le bateau n'était pas prêt à partir.

Je suis retourné au bureau, et en ayant une cancellation, je me trouve à tomber deuxième en tour. Donc, il n'y avait pas de bateau avant le matin.

Je suis retourné chez-nous, qui prend à peu près, environ, une heure, une heure et demie chaque voyage, et puis après que j'ai été arrivé chez moi, on m'a rappelé pour reprendre un bateau.

Je suis revenu à Québec, et au lieu de reprendre un bateau, on m'a envoyé par autobus à Port Alfred.

J'aipassé la nuit à me promener, tandis que j'aurais pu facilement me coucher et me reposer au bureau à Québec.

Q Est-ce que ça arrive souvent, des circonstances de même?

R Des circonstances de même, ça

n'arrive pas souvent, mais les circonstances, pour moi, arrivent souvent ou un bateau va être obligé d'ancrer, et se faire réveiller en pleine nuit, une heure et demie, deux heures, ça arrive souvent.

Q Est-ce qu'il arrive souvent que vous vous rendiez à la station de pilotage et que vous soyez obligé de retourner chez-vous?

R Oui.

Q Ca arrive.

R Pardon?

Q Que vous vous rendiez à la station parce qu'on vous a demandé de vous rapporter, et que pour une raison quelconque, vous soyez obligé de retourner chez-vous?

R Non, ça arrive moins souvent - pas souvent, mais ça arrive.

Q Est-ce que vous étiez directeur lorsque ces dortoirs ont été abolis?

R Non. On a tenté de les abolir lorsque j'étais directeur et président, et avec l'appui de Shipping Federation, on est venu à bout de les maintenir.

Dans ce temps-là, nos relations avec la Shipping étaient très bonnes, et on a gagné ce point-là.

Q Cette tentative de disparition a eu lieu quand?

R Je crois, je ne suis pas certain,

je crois que c'est en mil neuf cent soixante et un (1961). On m'a dit qu'on avait garroché les lits par les châssis...

Q La tentative dont vous parlez; pas l'abolition réelle?

R Ah, en mil neuf cent cinquante-neuf (1959), au commencement de mil neuf cent cinquante-neuf (1959).

Q Au commencement de mil neuf cent cinquante-neuf (1959)?

R Oui.

Q Alors, voulez-vous nous raconter ce qui s'est passé?

R Ce qui s'est passé, c'est que l'officiel du département des Transports qui a remplacé le capitaine Slockom, le capitaine Jones, je crois, était venu à Québec, et il avait dit qu'il y avait possibilité qu'ils enlèvent les lits, qu'ils n'étaient plus nécessaires.

Q Est-ce qu'on vous avait donné des raisons, à ce moment-là?

R Je ne crois pas qu'on ait donné de raisons, du moins, je n'en vois pas, parce que le seul coût d'administration, il y avait seulement le lavage, parce qu'aujourd'hui, pour le ménage, ce sont les mêmes femmes qui ont continué à faire le ménage; il y avait seulement le lavage, et on ne lavait pas les draps à tous les jours; ça nous arrivait souvent de coucher dans le même lit trois ou

quatre fois, un par derrière l'autre.

Q Et quelles mesures ont été prises par le bureau de direction, à ce moment-là, pour empêcher l'abolition?

R Comme je vous dis, lors d'une délégation à Montréal, on s'était adressé à la Shipping pour nous aider à maintenir les lits, afin d'éviter les retards aux bateaux, et en même temps, pour qu'on puisse se reposer.

Q Et à qui avez-vous fait ces représentations?

R A monsieur Mc Callum de la Shipping Federation - le représentant de la Shipping; il y avait plusieurs membres de la Shipping.

Q Est-ce qu'il y avait des membres du ministère des Transports, à cette réunion-là?

R Non.

Q Est-ce que vous avez fait part de ces représentations-là au ministère des Transports?

R Oui, mais on n'était pas très très écouté.

Q Pardon?

R On a fait part, mais notre meilleur support qu'on pouvait avoir, c'était la Shipping Federation.

Q Comment est-ce que ces représentations-là se sont-elles rendues au ministère des Transports, pour qu'il change sa décision?

R Ah là, je ne sais pas, je ne suis

pas au courant; on a démontré en représentant que c'était nécessaire, d'abord, pour se reposer...

Q En représentant à qui?

R En représentant au "supervisor of pilotage", pardon, de toute façon, le capitaine Jones; je ne me rappelle pas quel titre qu'il avait.

Q A Ottawa, ça?

R A Ottawa ou à Québec, lorsqu'il venait à Québec.

Q Est-ce que vous vous êtes rendu à Ottawa?

R Oui, plusieurs fois, pour différentes questions.

Q Est-ce que vous avez fait part de ce problème-là au représentant local, ici à Québec?

R Oui, le surintendant local, on était toujours en très bonnes relations, seulement que le surintendant local, il n'avait pas beaucoup de pouvoir.

Q Alors, vous êtes allé à Ottawa, vous avez référé ça à Ottawa?

R Oui.

Q Maintenant, voulez-vous parler du fameux Citadel? La Commission a entendu parler du Citadel, et on sait que le Citadel n'existe plus?

R C'est regrettable beaucoup, le Citadel, parce que c'était un bateau à pompes et il était assez rare qu'il ne pouvait pas sortir.

Q Sortir...

R Par mauvais temps. Lorsqu'on était pour embarquer durant la nuit, on faisait, comme à Québec, on allait se coucher à bord, on nous réveillait au fur et à mesure qu'on était pour embarquer.

Si le mauvais temps prenait, on embarquait à bord, on allait au large, donc, les bateaux n'étaient pas retardés comme on a vu le cas l'an dernier, où il y a deux ans, je me rappelle, une fois que j'étais aux Escoumains et les deux vedettes ne pouvaient pas sortir, les deux étaient hors d'usage, il n'y avait pas de générateur, l'équipage a été obligé de sauter sur le quai, avec l'eau qui passait par-dessus le quai, avec le risque de se noyer, et l'autre était à l'Anse aux Basques, un système défectueux, je ne sais pas au juste ce qu'il avait.

Je crois qu'on a été près de deux jours, on a fait venir, lorsque la tempête s'est calmée, on a fait venir le Abraham Martin qui était à Tadoussac, qui servait pour la construction du port Prince Shoal.

Q Qu'est-ce que c'est, ça, le Abraham Martin?

R C'est le bateau qu'on s'est servi en même temps que le Citadel.

Donc, ce bateau-là est classé, je ne sais pas au juste, peut-être que le capitaine

Slockom pourrait vous le dire, il est supposé pour sept ou huit personnes.

Alors, cette fois-là, on était dix-sept qui a embarqué à bord. Je crois que c'est beaucoup trop pour les moyens de sauvetage qu'il y a.

Là, on s'est mis à embarquer sur les bateaux un après l'autre, après que la tempête a été calmée, mais il y avait encore assez de mer.

Q Tous les bateaux attendaient les pilotes?

R Il y en a qui attendaient depuis deux jours.

Q Depuis deux jours?

R Oui, approximativement; peut-être 36 heures, mais je veux dire ...

Q Je comprends qu'ils ne sont pas tous arrivés en même temps, mais que pendant deux jours, des bateaux attendaient?

R Oui, l'eau passait par-dessus le quai, ç'avait enlevé la petite cabane avec le téléphone, la fournaise, la lumière.

Q Est-ce que ça arrive souvent que les vedettes actuelles des Escoumains soient en panne?

R Non, pas souvent, actuellement, ils se servent seulement d'une vedette, et l'autre est à l'Anse aux Basques.

Q A part l'incident que vous venez de

mentionner, est-ce qu'il est arrivé que ces vedettes-là soient en panne?
R C'est peut-être arrivé qu'elles sont venues en panne, mais pas les deux ensemble.
Q Pas les deux ensemble?
R Non, du moins, pas à ma connaissance.
Q Toujours à votre connaissance - maintenant, le Citadel, voulez-vous le décrire? Voulez-vous décrire quel genre de navire c'était, ça?
R Le Citadel, c'était un remorqueur construit comme un bateau-pompe, il avait été construit à Lauzon, je crois, si je me rappelle bien, pour le port de Québec, et finalement, on l'a converti en bateau-pilote.
Q Quand ça, `a peu près?
R Aux environs de mil neuf cent trente-cinq (1935); je ne puis dire au juste, je ne puis spécifier, et plus tard, on lui a ajouté de l'accommodation pour les pilotes, parce qu'il n'y avait pas assez d'accommodations; il était devenu un très bon bateau.
Q Maintenant, vous dites: "Accommodations pour pilotes." Qu'est-ce que ça comprenait, cette accomodation-là?
R Ca comprenait des chambres avec lits, des chambres de toilette, ainsi de suite.
Q Il y avait combien de chambres avec lits?

R Il pouvait accommoder .... près d'une quinzaine de pilotes, avec les apprentis.

Q Quinze pilotes avec les apprentis?

R Oui.

Q Ca faisait combien de lits en tout?

R Ca faisait une quinzaine de lits.

Q Une quinzaine de lits. Est-ce que c'était divisé en cabines?

R C'était divisé en cabines, il y avait deux lits par cabine, et quelques cabines avaient un "setee", une cabine, une seconde cabine, pas toutes les cabines, mais d'aucune.

Q Est-ce que vous pouviez manger à bord du navire?

R On pouvait manger, et on mangeait très bien, à bord du navire.

Q Est-ce que vous payiez cette nourriture-là?

R La nourriture était payée par le gouvernement; dans le temps, on donnait quelque chose au garçon qui nous servait; on n'était pas obligé.

Q On ne vous chargeait pas de prix?

R On ne chargeait rien.

Q Pour coucher, est-ce qu'on chargeait quelque chose aux pilotes?

R Non plus.

Q On ne chargeait rien aux pilotes?

R Non.

Q C'était un service qui vous était donné gratuitement?

R C'était un service que le département s'était engagé à nous donner lorsque la station a été déménagée du Bic à la Pointe au Père, pour les dix-huit milles de surplus, le gouvernement fournissait le bateau qui avant ça appartenait aux pilotes, et on leur payait les repas à Pointe au Père; mais ils ne s'en sont pas toujours tenus à la norme des exigences, parce que les repas ont monté, et le montant que le gouvernement donnait n'a pas monté; ç'a monté de vingt-cinq cents (0.25¢) à cinquante cents (0.50¢), en dernier, on payait un dollar, un dollar et vingt-cinq, et le gouvernement se contentait de cinquante cents (0.50¢).

Q C'est le cinquante cents (0.50¢) dont il a été question lorsque le comptable a témoigné sur la pièce 589, qui a été discontinué en mil neuf cent soixante-deux (1962), au milieu de la saison, suivant le témoignage de monsieur Lessard. Quand le Citadel a-t-il cessé d'être disponible pour les pilotes?

R Si je me rappelle bien, c'est au commencement de mil neuf cent soixante-deux (1962), mais je ne puis vous dire, certifier; je crois que c'est au commencement de mil neuf cent soixante-deux (1962).

Q Alors, maintenant...

R Ou à l'automne, il n'est pas revenu,

il est monté à l'automne mil neuf cent soixante et un (1961), et puis il n'est pas revenu.

Q Est-ce qu'on a remplacé ce service qu'on vous donnait, de dortoir et de nourriture, par d'autres?

R Non monsieur.

Q Aux Escoumains, qu'est-ce qu'il y a?

R Aux Escoumains, en arrivant, on va à l'hôtel pour une heure ou deux, on prend une chambre; lorsqu'il est temps de rembarquer, on nous rappelle.

Q Et qu'est-ce qu'on vous charge, à l'hôtel?

R A l'hôtel, ça nous coûte cinq dollars et cinquante ($5.50) par jour.

Q Cinq dollars et cinquante ($5.50) par jour?

R Sans compter les taxis.

Q Excusez ma question, mais cela peut sembler un peu effronté: Est-ce qu'il y des taux à l'heure, à l'hôtel?

R Non, c'est-à-dire qu'on paye deux dollars ($2.00) pour la chambre et puis on paye un dollar ($1.00), il dollar et vingt-cinq ($1.25) pour les repas, ça peut varier avec l'hôtel, il peut y en avoir qui chargent un peu plus.

Q Que vous vous serviez de la chambre une heure ou deux heures, si vous êtes rappelé immédiatement, vous payez le prix d'une journée?

R Oui.

ADVENANT 1:00 HEURE P.M., LA COUR EST AJOURNEE A 2:30 HEURES P.M.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT. -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

Le vingt-cinquième jour de juillet, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

ROLAND BARRAS -
EXAMEN EN CHEF CONTINUE.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Etiez-vous directeur de l'Association lorsque le département a enlevé le Citadel de son service ?
R Non monsieur.
Q Vous ne l'étiez pas?
R Non.
Q Du temps de votre directorat, est-ce qu'il avait été question d'enlever le Citadel?
R Oui, il en avait été question quelques fois.

Q Pouvez-vous nous raconter ce qui s'est passé à ce moment-là?

R Eh bien, on a fait des démarches auprès des autorités, disant les avantages qu'on avait à garder le Citadel, ainsi que auprès de la Shipping Federation, en disant par exemple que par beau temps, les bateaux seraient plus retardés si on n'avait pas le Citadel, si on avait seulement des petites vedettes.

Q C'était vers quelle année, ça?

R Si je me rappelle, en mil neuf cent cinquante-neuf (1959), il en a été question.

Q Il en a été question en mil neuf cent cinquante-neuf (1959). Etiez-vous dans les directeurs lors du changement de la station de pilotage de Pointe au Père aux Escoumains?

R Non monsieur.

Q Je crois que vous avez entendu la preuve concernant les pilotes qui ne désirent pas accoster les navires dans l'estuaire de la Rivière St-Charles, dans certaines circonstances?

R Oui, vaguement.

Q Vaguement. Vous n'avez jamais eu de cas où vous avez été obligé d'accoster un descendant?

R Oui, ça m'est arrivé déjà d'accoster un descendant.

Q Et vous avez relevé le pilote de Montréal, dans ces cas-là?

R Oui.

Q Est-ce que ça fait longtemps, ça?
R Ah, environ quatre ou cinq ans.
Q Quatre ou cinq ans?
R .....

TRANSQUESTIONNE par Me M. LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Barras, vous avez mentionné, je pense, que les directeurs, pour présence aux assemblées, recevaient un tour par journée de réunion; n'est-ce pas un fait que l'allocation est plutôt d'un demi-tour par journée de réunion?
R Un demi-tour par assemblée.
Q Par assemblée?
R Oui.

(Le témoin est transquestionné en anglais par Me Mahoney).

Me JEAN BRISSET, c.r., pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Barras, quelle est votre classe de pilote? A ou B?
R B.
Q Combien de pilotes de la Classe A y a-t-il à Québec?
R Dix.
Q Etes-vous en mesure de nous dire de quelle façon ces pilotes de classe A sont choisis?
R Ils sont choisis parmi les plus

vieux, c'est-à-dire, les plus vieux, le plus grand nombre d'années sont parmi les dix premiers, moins quelques exceptions.

Q Alors, c'est simplement basé sur les années de service antérieur?

R C'est exact.

Q Vous nous avez dit avoir reçu de la Corporation, ou de ceux qui étaient intéressés à la formation de la Corporation, qui a été formé en mil neuf cent soixante (1960), une formule d'adhésion...

R Oui, j'ai..

Q ... que vous avez refusée de signer?

R J'ai reçu une formule d'adhésion comme tous les membres, libre de signer.

Q Quand vous dites "comme tous les membres," vous voulez dire: tous les membres de l'Association, cette fois-ci?

R Exactement.

Q Est-ce que vous avez gardé cette formule, ou en avez-vous une copie disponible?

R Je ne puis vous dire; il faudrait regarder dans mes papiers, je ne sais pas si j'ai encore la formule.

Q Vous rappelez-vous ce qu'était la formule? Quels en étaient les termes, de façon générale?

R D'abord, je crois, si je me rappelle bien, il y avait un paragraphe qui demandait

la renonciation à l'Association, et l'adhésion à la Corporation.

Q Qu'est-ce que vous avez compris par: renonciation à l'Association?

R C'est-à-dire qu'on signait comme quoi qu'on abandonnait l'Association, qu'on résignait de l'Association. Ca, en autant que tous les membres fassent la même chose.

Q Alors, il était prévu que si tous les membres de l'Association signaient la demande d'adhésion, l'Association serait automatique terminée?

R A mon point de vue; je ne suis pas un avocat, mais à mon point de vue, oui.

Q C'est ce que vous avez compris?

R Oui.

Q Est-ce qu'il y avait autre chose dans cette formule d'adhésion, dont vous vous rappelez?

R Je ne me rappelle pas.

Q Est-ce qu'il y avait une procuration autorisant la corporation à recevoir toutes les recettes des pilotes qui se joindraient à la Corporation?

R Je ne me rappelle pas.

Q En d'autrès termes...

R Je comprends très bien, mais je ne me rappelle pas ce que vous voulez dire.

Q Vous ne vous rappelez pas s'il y avait uneprocuration d'annexée à cette formule d'adhé-

sion?

R Non.

Q A tout évènement, vous avez dit que quand vous recevez votre paye ou vos émoluments, cela vous vient d'un chèque signé par la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent?

R C'est exact.

Q Savez-vous de quelle façon la Corporation obtient le versement des fonds qui normalement, si j'ai bien compris, devraient aller à l'Association?

R Je ne sais pas, je ne suis pas au courant même de la manière - d'après monsieur Lessard, l'argent est remis à l'Association, mais je ne sais pas comment la transaction se fait à la Corporation.

Q Vous ne savez pas comment cet argent qui est remis à l'Association, est viré ensuite à la Corporation?

R Non monsieur.

Q Vous êtes-vous déjà enquis du procédé?

R Non.

Q Maintenant, vous dites que vous recevez les avis de convocation à des assemblées de l'Association des Pilotes de Québec en même temps que des convocations à des assemblées de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, et également à des assemblées de la vieille corporation qui est

intéressée dans les fonds de pension?

R C'est exact, oui.

Q Est-ce que vous recevez ces avis sur un même document?

R C'est-à-dire que nous de l'Association, on ne reçoit pas tous les avis au complet; on reçoit les avis en ce qui concerne l'Association, mais certaines choses qui concernent la Corporation qu'on ne reçoit pas.

Q Est-ce que, n'étant pas membre de la Corporation, vous auriez le droit d'assister aux assemblées des membres de la Corporation du Bas St-Laurent?

R En étant membre de la Corporation?

Q Sans être membre de la Corporation?

R Aussi. Il y en a déjà qui ont assisté, mais ils n'ont pas eu le droit de parole.

Q Mais on ne vous défend pas de vous y rendre, à ces assemblées, et d'y assister?

R Du moins, je n'y suis jamais allé, je ne peux pas dire personnellement, mais je sais qu'il y a de mes confrères qui y sont allés.

Q Quand vous dites: De vos confrères, vous voulez dire: Des confrères qui ne sont pas membres de la Corporation?

R Qui ne sont pas membres de la Corporation.

Q Vous avez mentionné un cas tout à l'heure, un de vos confrères qui avait été exclus

d'une assemblée. Est-ce que j'ai bien compris?

R Pardon?

Q Vous avez mentionné le cas d'un confrère qui avait été exclus d'une assemblée. Est-ce que j'ai bien compris vos paroles, ou non?

R C'est-à-dire, si je me rappelle bien, je n'ai pas dit "exclus", mais qu'on ne lui a pas donné le droit de parole.

Q Ah bon. C'est ce que vous vouliez dire. Est-ce que, pour revenir à la formule d'adhésion, on vous a soumis à ce moment-là une copie des règlements proposés de la Corporation?

R J'ai actuellement chez moi une copie des dits règlements de la Corporation.

Q Est-ce que ça vous a été soumis en même temps que la formule d'adhésion?

R Probablement; je ne peux certifier, mais probablement.

Q Maintenant, pour revenir au paiement que vous recevez, vos émoluments, de la Corporation, vous avez dit tout à l'heure qu'il y avait un état ou bilan attaché à vos chèques?

R Oui.

Q Est-ce que c'est le bilan pour la période en jeu de l'Association ou de la Corporation?

R ..... en autant que je puisse voir, c'est le bilan de la Corporation.

Q Alors, est-ce qu'il apparaît à ce bilan les dépenses de l'administration et de

l'Association et la Corporation, pour la période concernée?

R Dans les bilans qu'on reçoit à tous les quinze jours, il n'y a pas de spécification des dépenses de l'Association et des dépenses de la Corporation; seulement une dépense générale.

Q De l'administration?

R De l'administration.

Q Alors, comment savez-vous s'il s'agit là des dépenses de l'administration de l'Association et de la Corporation ou des deux?

R Je ne suis pas au courant, on ne peut pas le dire.

Il n'y a rien de défini, soit de la Corporation ou de l'Association

Q A tout évènement, ces dépenses d'administration, qu'elles soient de l'une ou de l'autre, c'est-à-dire soit de l'Association ou soit de la Corporation, sont déduites des revenus bruts, n'est-ce pas?

R Oui, c'est exact, oui.

Q Et c'est en regard de ces déductions que vous avez passé la remarque tout à l'heure que les dépenses d'administration avaient augmenté considérablement?

R Oui.

Q Bien que vous ne savez pas encore s'il s'agit des dépenses de l'administration de

l'Association ou de la Corporation?

R Non.

Q A tout évènement si en prenant cela pour acquit, il s'agit des dépenses de l'administration de la Corporation, est-il exact de dire que vous y contribuez vous-même sans être membre de la Corporation?

R J'y contribue au plein montant, sans être membre de la Corporation.

LE PRESIDENT:

Q En d'autres termes, sur le bilan, il n'y a pas de distinction pour les six membres qui ne font pas partie de la Corporation?

R Non Votre Honneur.

Q Vous êtes traités tous sur le même pied?

R Oui Votre Honneur.

Q Tous les pilotes sont traités sur le même pied, et les mêmes déductions sont faites à tous également?

R Oui Votre Honneur.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Vous nous avez parlé du cas des administrateurs de la Corporation à qui l'on vote un certain nombre de voyages à titre de compensation pour vacations aux assemblées des administrateurs. Vous vous rappelez de nous avoir parlé de ces voyages...

R C'est exact.

Q ... fictifs, pour me servir de votre expression. Est-il juste de dire qu'en fait, ce qui est alloué en regard de voyages fictifs est le salaire des administrateurs, puisqu'en fait chaque voyage, d'après vos chiffres, vaut cent vingt dollars ($120.00) ou cent vingt-cinq dollars ($125.00)?

R C'est exact, oui.

Q Alors, pour déterminer le salaire réel de l'administrateur durant une saison, on n'a qu'à calculer le nombre de ces voyages alloués, et le multiplier par la valeur de ces voyages tels que déterminés à la fin de la saison?

R Oui, plus le rajustement de fin de saison.

Q Et un certain exemple que vous avez donné plus tôt, 20 voyages alloués à un administrateur cette année, ça équivaudrait jusqu'à présent à un salaire d'environ deux mille quatre cents dollars ($2,400.00)?

R C'est exact, pour le temps,

Q Pour le temps?

LE PRESIDENT:

Il faut dire que cette année était une année exceptionnelle tout de même; il y avait la Commission Royale qui s'en venait.

Me JEAN BRISSET, c.r.,

pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Avez-vous calculé, ou êtes-vous en mesure de nous dire quels ont été les voyages alloués aux administrateurs, l'année dernière?

R Non, je n'ai aucune idée du nombre de voyages, quoiqu'ils paraissent assez souvent sur la feuille du département, mais je n'ai jamais calculé le nombre de voyages; je ne me tiens pas là assez souvent.

Q Mais, est-ce que dans les bilans qu'on soumet aux pilotes à tous les quinze jours, ou à la fin de l'année, il estpossible au pilote qui n'est pas un administrateur de déterminer quel a été le salaire en fait payé à ces administrateurs par ce moyen?

R Il est possible, mais il n'apparaît pas.

Q Quand vous dites "il est possible", qu'est-ce qu'il faudrait faire?

R C'est-à-dire que le secrétaire tient compte des voyages qu'ils ont donné; je crois que le département aussi tient compte des voyages qu'on alloue aux directeurs.

Q Est-ce qu'à votre connaissance il n'a jamais été question de payer un salaire déterminé aux administrateurs plutôt que de se servir de ce moyen?

R .....

Q A votre connaissance?

R Si je fus bien renseigné, je crois que j'en ai entendu parler que les administrateurs ou le président voulaient se faire voter un salaire, mais je ne puis l'affirmer, je n'étais pas présent à l'assemblée.

Q Maintenant, vous nous avez dit que dans les années qui ont précédé la formation de la Corporation, les dépenses de l'administration se chiffraient à environ neuf mille dollars ($9,000.00), et si vous ajoutiez à ce montant la contribution au Merchant Guild, les dépenses se chiffraient à environ quatorze mille dollars ($14,000.00); sur cette base-là, et en prenant pour acquit, disons, dans l'année mil neuf cent cinquante-neuf (1959), vous aviez 77 pilotes, le calcul que j'ai fait démontre que les frais d'administration par pilote en activité s'élèvraient à soixante et quatorze dollars ($74.00), si on ne tient pas compte de la contribution au Guild; ou à peu près deux cents dollars ($200.00) si on tient compte de la contribution au Guild.

R Oui, ce matin, ce que vous avez dit, neuf mille dollars ($9,000.00), approximativement, mais je crois que c'était probablement plus, parce que lemontant qu'on paye au Guild était moindre que la différence entre neuf mille dollars ($9,000.00) et quatorze mille dollars ($14,000.00).

Q A tout évènement, tenant compte de

la contribution au Guild, les dépenses d'administration par pilote s'élèveraient à environ deux cents dollars ($200.00) par année?

R Environ.

Q Voulez-vous me dire maintenant, quel était le montant, en regard de chaque pilote, des dépenses d'administration en mil neuf cent soixante-deux (1962)? Je crois que vous aviez déposé un document ou un bilan...

R Approximativement, je crois que les dépenses totales qui se figurent...

SUITE A LA PAGE 1,596

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Je crois que le même problème se soulève ici que tout à l'heure; mon confrère, monsieur Mahoney, était consentant à attendre que le bilan soit déposé, avec toutes les explications, à ce moment-là, concernant le contenu de ces bilans, et les frais des dépenses, et je comprendrais que mon confrère monsieur Brisset aurait avantage - nous aurions tous avantage à adopter la même politique.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
Je suis bien prêt à accéder à toute décision de votre Seigneurie; seulement, à l'heure actuelle, j'avoue être extrêmement intéressé à examiner, soit le bilan, soit le bilan que le témoin a apparemment en sa possession...

LE PRESIDENT:
Sur ceci, monsieur Brisset, je voudrais ajouter quelque chose pour que tout le monde le sache ici: c'est que plusieurs témoins, et si je ne me trompe, dont le témoin qui est dans la boîte actuellement, ont été assignés par subpoena et ne savaient même pas qu'ils viendraient ici.

Je crois que dans le cas du témoin ici, il était un de ceux qui ne faisaient pas partie de la Corporation, et par conséquent, il a été assigné pour savoir un peu pourquoi il ne faisait pas partie de la nouvelle corporation, et pour avoir peut-être aussi son différend, et celui de ceux qui ne sont pas avec la Corporation.

Mais ceci, le témoin n'est pas obligé de répondre, évidemment, aux questions, et ça peut le mettre dans une situation embarrassante vis-à-vis ses collègues, et je tiens à dire ça, que la plupart de ces témoins-là sont appelés par la Commission, et ils ne savaient même pas qu'ils viendraient ici, ils ont reçu des subpoenas.

Maintenant, quant à savoir si vous devez continuer à vous poser des questions, faites comme vous voudrez, la question est permise si vous voulez continuer.

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Qu'il plaise à la Commission, je demanderais au témoin de bien vouloir nous montrer le document qu'il avait en main tout à l'heure lorsqu'il a commencé à

répondre aux questions de Me Mahoney. Avec la permission de la Cour et du consentement de mes confrères, j'aimerais interrompre sa transquestion pour quelques instants.

Q Monsieur Barras, ce document que je vous exhibe et que vous m'avez remis il y a un instant, où vous l'êtes-vous procuré?

R C'est un confrère qui me l'a donné ce midi, parce que, comme l'Honorable Juge a dit, je n'étais pas au courant des questions qui étaient pour m'être demandées.

Q Ce document que je vous exhibe et que vous m'avez remis il y a un instant, voulez-vous nous dire comment il est entré en votre possession?

R C'est un de mes confrères qui me l'a remis ce midi. Comme l'Honorable Juge l'a dit, je n'étais pas au courant des questions qui étaient pour m'être posées, je n'étais pas préparé en conséquence.

Me JEAN BRISSET, c.r., pour la Fédération des Armateurs du Can.: Monsieur Jacques, est-ce que je peux voir le document?

Me MAURICE JACQUES, pour la Commission: Vous pouvez le voir si vous voulez, je n'ai aucune objection. Je voulais tout simplement savoir si ce

document lui avait été remis par la Corporation.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Votre Seigneurie, il s'agit d'un document non signé par le témoin, produit comme ne provenant pas de lui, n'ayant pas été préparé par lui, et qui ne porte aucune valeur officielle en tant que tel. Il ne s'agit pas d'un état vérifié par des vérificateurs comptables ou de quelque nature que ce soit; il s'agit simplement d'un document miméographié.

LE PRESIDENT:
Je comprends que le témoin n'est certainement pas en mesure de produire ce document, comme il l'a dit lui-même, il ne peut en certifier l'origine.

Il l'a reçu d'un confrère. Il peut se douter, ou ça peut ressembler à ce qu'il a probablement déjà reçu, mais ce n'est pas celui - s'il en a reçu un, ce n'est pas celui qu'il a reçu.
A tout événement , dans les circonstances, nous ne pourrions pas permettre la production de ce document-là par ce témoin-ci.

Maintenant, d'autres témoins - son confrère de qui il l'a reçu pourrait peut-être venir et l'expliquer, mais je crois que ceci va être clarifié plus tard.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Fédération des Pilotes du St-L.:
Et, Votre Seigneurie, si ce document ne peut être produit, je crois que c'est la règle qu'il ne peut être utilisé non plus dans l'interrogatoire.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
Je ne suis pas prêt...

LE PRESIDENT:
Actuellement, il n'a pas été vraiement question du document dans l'interrogatoire.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Je comprends, mais il est à la disposition des parties.

LE PRESIDENT:
Il a été montré, parce que c'est un document dont on a commencé à discuter de l'authenticité.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
Votre Seigneurie, je suis tout à fait prêt à suspendre l'examen de ce témoin sur les dépenses de l'administration, jusqu'à temps qu'on ait les bilans officiels; alors, nous ne poursuivrons plus cette ligne...

LE PRESIDENT:
A tout événement, c'est un document qui a été préparé, il vient certainement de quelque part, et il contient des informations assez intéressantes qui peuvent probablement très bien s'expliquer, et qui certainement seront très bien expliqués. Alors, dans les circonstances, j'espère que la preuve en sera faite éventuellement, et si la preuve n'en était pas faite, on verra à ce qu'elle le soit.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Maintenant, monsieur Baras, vous êtes au courant, j'imagine, qu'en plus de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, et les autres corporations, dans les autres circonscriptions, il y a, ou il y existe une autre association qui s'appelle: La Fédération des Pilotes du St-Laurent?

R Oui, je suis au courant; j'appartiens à La Fédération aussi.

Q Vous appartenez à la Fédération aussi?
R Oui.
Q Comment y appartenez-vous?
R J'étais Président lorsque la Fédération a été formée.

C'est un peu lors du bill S-3, lorsque les pilotes ont été pris de panique, on ne savait pas où trop se jeter.

Alors, on s'est jeté dans les bras de La Fédération, pour protéger nos droits contre le Parlement qui voulait exempter les bâtiments de Franco et du Grand Charles, parce que l'Angleterre avait certains privilèges qu'on ne comprenait pas très bien; on ne comprenait pas pourquoi on voulait exempter les bâtiments de De Gaulle et de Franco, quand on n'avait jamais pensé exempter les bateaux canadiens des droits de pilotage.
Q Alors, c'est ainsi que vous êtes devenu membre de cette Fédération dont vous venez de nous expliquer les buts?
R C'est exact.
Q On faisait la guerre à De Gaulle, à ce moment-là?
R Oui monsieur.
Q Est-ce que vous êtes encore membre de cette Fédération?
R Oui, je suis encore membre.
Q De quelle façon êtes-vous cotisé? Parce que j'imagine que vous avez à payer une cotisation à cette Fédération?
R Si je me rappelle bien, on est cotisé deux fois par année, c'est-à-dire qu'on prend notre argent avant de nous

donner notre chèque de paie, le montant est enlevé par La Fédération.

Q C'est enlevé par qui?

R .....

Q Par la Corporation ou par le Secrétaire, ici?

R Par le secrétaire. Je ne sais pas, aujourd'hui, s'il marche comme secrétaire de la Corporation ou de l'Association, mais c'est l'un des deux : comme secrétaire.

Q Alors, cette cotisation est déduite de vos recettes?

R Oui monsieur.

Q Et viré à la Fédération?

R Oui monsieur.

Q Deux fois par année?

R Oui.

Q Quel est le montant de la cotisation annuelle? Est-ce qu'elle est stable ou si elle varie?

R Bien, elle a monté un peu depuis le début de la Fédération, les dépenses ayant augmenté; je ne peux certifier, mais si je me rappelle bien - si je ne suis pas exact, quelqu'un peut me rectifier - je crois que c'est: cent dollars $100.00 par année.

Q Et ça, c'est en plus de ce que vous payez à la Corporation pour participer au paiement de l'administration?

R C'est exact.

Q Maintenant, vous avez dit que cette cotisation a été augmentée, et vous nous avez donné un chiffre de

cent dollars ($100.00); est-ce qu'il s'agit de la cotisation à cent dollars ($100.00), après l'augmentation ou avant l'augmentation?

R Avant l'augmentation.

Q Quelle était-elle avant?

R Si je me rappelle bien, je crois que c'était cinquante dollars ($50.00).

Q En quelle année a-t-elle été augmentée?

R .....

Q Est-ce que c'est l'année mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Mil neuf cent soixante-deux (1962), je crois, mais je ne puis certifier.

Q L'année de l'Assemblée Générale?

R Peut-être.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Et de la Commission Royale.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Vous êtes au courant qu'au mois d'avril mil neuf cent soixante-deux (1962), il y avait euune assemblée générale des pilotes qui a duré un certain nombre de jours?

R En mil neuf cent soixante-deux (1962)?

Q Oui?

R Oui.

Q Y avez-vous participé?

R Oui.

Q A quel titre? Comme membre de l'As-



sociation? Comme membre de la Fédération?

R Plutôt comme membre de la Fédération.

Q Etiez-vous dans le bureau de direction, à ce moment-là?

R Non monsieur.

Q Vous avez été, un moment, dans le bureau de direction de la Fédération?

R Non monsieur. - Pardon, je veux dire, j'ai été dans le bureau de la Fédération lors de la fondation seulement, environ quelques mois.

Q Et vous n'avez plus eu rien à faire avec la Fédération?

R Je n'ai plus eu rien à faire.

Q Après ces deux ou trois premiers mois dont vous avez parlé?

R C'est exact, oui.

Q Est-ce que vous avez assisté, de fait, à l'assemblée générale, pendant les sept ou huit ou dix jours qu'elle a duré?

R Non, à aucune.

Q A aucune?

R Non.

Q Pour quelle raison?

R Eh bien, je n'étais pas favorable à la grève, lors de la menace de grève, en mil neuf cent soixante (1960); un groupe de pilotes s'étaient réunis, alors, parce qu'on était un peu dispersés, un peu sur la rivière, et on avait envoyé un télégramme au président du temps, qui était monsieur Bailly, lui demandant de ne pas prendre d'action immédiate sans avoir réfléchi, ou d'avoir

consulté les autorités concernées, parce que nous étions sous l'impression que c'était plutôt certains fonctionnaires qui voulaient que les pilotes viennent en grève pour ensuite sévir contre nous, plus tard.

Q Vous parlez de l'événement qui s'est produit en mil neuf cent soixante (1960)?

R En mil neuf cent soixante (1960), le treize (13) octobre mil neuf cent soixante (1960), un groupe de dix-huit pilotes a envoyé une pétition protestant contre la menace de grève.

LE PRESIDENT:

Q Du groupe de Québec en bas?

R Québec en bas seulement.

Il faut dire que c'est un groupe qu'on a pris à la hâte, parce qu'on était en fonction, et ceux-là qui étaient disponibles à Québec seulement.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Mais de qui venait la décision de faire grève à ce moment-là?

R .....

Q Qui en était responsable?

R Bien, de qui venait la décision, je n'ai pas assisté aux assemblées générales, je ne peux dire la manière que ça s'est passé, exactement.

Q A tout événement, vous étiez dix-huit (18) pilotes, y compris vous-même, qui étaient opposés à la grève?

R C'est exact.

Q En mil neuf cent soixante (1960)?
R En mil neuf cent soixante (1960), oui.
Q Et la grève n'a pas eu lieu?
R Non, la grève n'a pas eu lieu.
Q Maintenant, en mil neuf cent soixante-deux (1962), vous avez dit que vous étiez également opposé à cette grève?
R C'est exact.
Q L'avez-vous laissé savoir à l'opposition, ou aux personnes concernées?
R C'est-à-dire, oui, quand on a discuté entre confrères, mais on avait l'impression que personne ne semblait vouloir nous assister, c'est-à-dire, même les fonctionnaires ne nous donnaient aucune assistance, aucune garantie comme quoi qu'on pourrait voyager librement, et le fait qu'on voulait charger vingt-cinq dollars($25.00) au pilote, pour l'embarquement des pilotes, qui est un service public, et non pas un service des pilotes; alors, on avait l'impression qu'on voulait absolument engloutir le pilotage, ou qu'on était sujet à des discriminations raciales; on ne savait pas trop comment prendre ça.
Q Alors, revenant à ce que vous avez dit précédemment, vous avez dit que vous étiez opposé à cette grève, en mil neuf cent soixante-deux (1962); maintenant, vous avez laissé entendre les mots que vous avez dits tout à l'heure, que vous n'étiez pas en mesure de vous opposer?
R Non, c'est compris.
Q Est-ce exact? Est-ce que vous avez, comme en mil neuf cent soixante (1960), réuni un certain nombre de

pilotes?

R Non.

Q Maintenant, vous dites que vous n'étiez pas le seul; pouvez-vous donner plus de renseignements? Combien dans votre circonscription, d'après vous, étaient opposés à cette grève?

R C'est-à-dire, entre confrères, on discute toujours, on voit ceux qui sont en faveur et ceux qui ne sont pas en faveur; mais on ne voyait pas sur quel motif on pouvait, comme on pourrait dire, qu'on pouvait s'accoter sur quelqu'un qui comprendrait ce qu'on voulait, parce que les fonctionnaires mêmes ne semblaient pas nous donner les garanties qu'on aurait dû avoir.

Q Quand vous parlez de garanties, est-ce que vous voulez dire que vous étiez prêt, à ce moment-là, à faire du pilotage malgré la grève, vous-même?

R J'aurais fait du pilotage malgré la grève, si on n'avait pas amené la question du... la question de la charge du bateau-pilote, chose qui est irrégulière dans tout le Canada.

Q N'est-il pas vrai que très bientôt, dans les discussions qui ont eu lieu à ce moment-là, on a été avisé par les autorités que cette charge ne serait pas faite, qu'on abandonnait ce projet?

R .....

Q De faire une charge pour le service du bateau pilote aux pilotes eux-mêmes?

R .....

Q Avez-vous été au courant de ça?

R Je n'ai pas très bien compris, là.

Q N'est-il pas vrai qu'on a - je vous demandais si vous avez été mis au courant que très peu de temps après le début de la grève, les autorités concernées ont avisé les pilotes que ce projet de faire une charge pour l'usage du bateau-pilote aux Escoumins serait abandonné?

R Non, je ne crois pas, je ne me rappelle pas d'avoir été mis au courant.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Je pense qu'il y aurait lieu que mon confrère fasse la preuve premièrement de l'affirmation qu'il vient de faire.

LE PRESIDENT:
Non, c'est seulement une question, et comme je l'ai déjà fait remarquer: ce qu'un procureur peut dire dans sa question ne fait pas partie de la preuve; c'est simplement ce que le témoin répond.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q A tout événement, vous et les autres dissidents ont refusé de prendre des navires pour donner le service de pilotage jusqu'à temps que la grève soit officiellement terminé?

R C'est exact.

Q Vous avez dit tout à l'heure, ou plutôt ce matin, qu'une des raisons pour laquelle vous n'avez pas adhéré à la Corporation, c'était que vous craigniez, en cas de grève, que

des recours en dommage soient exercés contre les Corporations?

R C'est exact.

Q Ne croyez-vous pas que même un recours similaire aurait pu être exercé contre vous personnellement pour avoir refusé de travailler?

R Contre moi personnellement oui, mais pas contre l'Association.

Q Mais quelle différence y voyez-vous?

R C'est-à-dire que l'Association n'était pas responsable de ses hommes, de ses membres.

Q Maintenant, vous nous avez donné une raison pour ne pas adhérer à la Corporation. Avez-vous d'autres raisons à donner? Est-ce qu'il y a d'autres raisons qui ont motivé votre décision? Est-ce qu'il y a quelque chose que vous n'aimez pas dans la Corporation?

R Je voyais que la Corporation - j'ai assisté à l'organisation, à quelques assemblées de l'organisation de la Corporation, et je ne sais pas, je suis peut-être un peu Séraphin, mais je trouvais que les dépenses allaient être trop fortes.

Q Y a-t-il d'autres raisons?

R Les raisons que j'ai énumérées ce matin.

Q Est-ce qu'on vous avait donné, à ce moment-là, un estimé de ce que seraient les dépenses?

R Non, mais je le prévoyais, de la manière que les choses se présentaient.

Q Et sur quoi basiez-vous vos conclusions?

R .....

Q Vous dites: "de la façon dont les choses se présentaient." Voulez-vous dire comment elles se présentaient?

R On parlait d'accorder des voyages aux directeurs, ou des demi-voyages, si vous voulez, pour chaque assemblée. C'était une des raisons principales.

LE PRESIDENT:

Si vous permettez, monsieur Brisset, juste une question:

Q Mais, auparavant, avec l'Association, quand les directeurs avaient à se rendre à Ottawa, qu'est-ce qui arrivait pour les tours qu'ils avaient perdus?

R On les reprenait, même si on arrivait deux ou trois voyages en retard, on reprenait nos tours.

Q Alors, c'était un service que vous rendiez à l'Association?

R Justement.

Q Parce que, ça, ça se faisait anciennement?

R L'Association.

Q L'Association, oui. Les commissaires d'école, les échevins, c'était la règle, aussi, anciennement, et ç'a changé.

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Monsieur Langlois nous dit que les anciens députés étaient dans la même position.

LE PRESIDENT:

Si on remonte plus loin, il paraît qu'au

tout début, c'était le cas même des avocats.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour laFédération des Armateurs du Can.:

Q Monsieur Barras, vous avez donné comme raison de ne pas adhérer à la Corporation, une des principales, c'est que vous ne vouliez pas payer les dépenses que vous prévoyiez pour l'avenir. Maintenant, vous dites d'un autre côté que ces dépenses-là sont déduites, pour votre portion, des recettes que vous recevez. Pouvez-vous dire quelle est la différence?

R Peut-être que si vous êtes généreux comme les avocats l'étaient anciennement, vous allez peut-être travailler pour moi gratuitement pour réclamer mon dû.

Q Alors, vous avez l'intention de réclamer votre dû?

R Oui, je me réserve le droit de le réclamer.

Q Et vous allez me retenir à certaines conditions pour faire ce travail?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
La sollicitation n'est pas permise.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Pendant que vous étiez dans l'administration de l'Association, est-ce que vous étiez sur les comités d'examen des apprentis, et ensuite des apprentis-pilotes?

R Vous voulez dire: des futurs pilotes, des apprentis-pilotes qui devenaient - qui voulaient devenir pilotes?

Q Ou des aspirants-pilotes qui devenaient apprentis?

R Non, c'était monsieur Hamel seulement ça.

Q Qui s'occupait de ça?

R Oui.

Q Maintenant, vous avez été sur les comités d'examen des apprentis-pilotes qui devenaient pilotes - qui voulaient devenir pilotes?

R Oui.

Q Quelle est la dernière année pour laquelle vous avez servi sur ce comité.

R J'ai servi dix (10) ans: entre les années mil neuf cent quarante-sept (1947) et mil neuf cent quarante-neuf (1949).

Q Et vous n'avez plus servi depuis mil neuf cent cinquante-neuf (1959)?

R Pas depuis mil neuf cent cinquante-neuf (1959), non.

Q Savez-vous qui maintenant siège sur ce comité d'examen , les apprentis-pilotes qui veulent devenir pilotes?

R Ah, je ne suis pas très au courant; il serait préférable de vous adresser au président actuel.

Q A tout événement, est-ce qu'il y a, sur ces comités, ou est-ce qu'il y a eu depuis mil neuf cent cinquante-neuf (1959) un pilote qui n'était pas membre de la Corporation des Pilotes, un des six que vous avez mentionnés?

R Non monsieur.

Q Est-ce qu'ils ont été invités?

R Non monsieur. Généralement, ce sont les directeurs. Alors, ceux qui ne sont pas dans la Corporation des Pilotes ne peuvent pas être directeurs, parce que l'élection se fait sur les membres de la Corporation des Pilotes.

Q Alors, ceux qui ne sont pas membres de la Corporation, entre autres, ne peuvent pas siéger sur ce comité d'examen pour recevoir les pilotes?

R Non monsieur.

Q Savez-vous personnellement si pour devenir pilote, un apprenti qui veut devenir pilote, pour devenir pilote, doit s'engager à se joindre à la Corporation, avant d'être admis?

R Non, pas avant, non.

Q Après?

R Après.

Q Et vous dites...

R C'est-à-dire qu'il est libre de signer; il n'est pas forcé. Tout membre est libre de signer à la Corporation.

Q Avant ou après avoir passé l'examen?

R C'est-à-dire, je ne crois pas que ça soit avant; la Corporation est faite pour les pilotes seulement.

Q Les apprentis n'en font nullement partie?

R Non monsieur.

Q C'est ce que vous voulez dire?

R Non monsieur.

Q Monsieur Barras, j'ai ici devant moi le nom de six apprentis qui ont été - ou cinq apprentis qui ont été reçus pilotes temporaires, grade "c", en mil neuf cent soixante-deux (1962) et mil neuf cent soixante et un (1961). Je vais vous donner leurs noms: Monsieur Lionel Gilles Chouinard, monsieur Ernest Irénée Drolet, monsieur Henri Laurent Dubé, monsieur Edmond Pierre Lamontagne, et monsieur J.P.A. André Leduc. Est-ce qu'il y en a parmi ces cinq là qui sont au nombre des six qui ne se sont pas joints à la Corporation?

R Non monsieur.

Maintenant, Votre Honneur, ça fait longtemps qu'on me questionne; est-ce que je pourais poser quelques questions à Me Brisset, s'il vous plaît?

LE PRESIDENT:

Il n'est pas un témoin.

Tout ce même, qu'est-ce que vous voulez savoir.

LE TEMOIN:

R Me Brisset, j'ai lu une partie de votre "brief", la partie numéro 1, et je constate avec plaisir que vous nous considériez comme vos employés, c'est-à-dire que la Fédération des Armateurs, elle, le considère, étant donné que ce sont eux qui paient les pilotes. Est-ce exact?

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Je vous remercie de vos paroles.

LE PRESIDENT:

Evidemment, c'est assez difficile, parce que monsieur Brisset n'est pas un témoin.

LE TEMOIN:

R Ah, je ne peux pas poser de questions? Je m'excuse.

Me JEAN BRISSET, c.r.,

pour la Féd. des Armateurs du Canada.

Q Seulement, si vous avez une déclaration à faire, je suis certain que la Commission vous permettra de dire publiquement ce que vous voulez dire.

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission.

Si vous avez lu le mémoire des armateurs ou le mémoire des pilotes, et si vous voulez faire des commentaires sur l'un ou l'autre de ces deux mémoires, ou même du mémoire de monsieur Koenig, qui a été déposé, sentez-vous parfaitement à l'aise, faites-tous les commentaires que vous voudrez.

LE PRESIDENT:

Il serait peut-être préférable, cependant, que ça soit fait après.

Me MAURICE JACQUES

pour la Commission:

Je crois, Votre Seigneurie, pour la continuité de l'examen du témoin, il serait préférable que le témoin attende une fois son examen complètement terminé.

LE PRESIDENT:

Et non seulement ça, mais aussi pour que tous les autres parties qui sont ici puissent faire aussi leurs plaidoiries à la fin de l'audition.

LE TEMOIN:

R Tout ce que je voulais savoir, c'est qu'il n'est pas obligé, je voulais simplement savoir si oui ou non c'était bien vrai; ça m'aurait fait tellement plaisir de voir qu'on a un papa.

LE PRESIDENT:

Si c'est seulement ça...

LE TEMOIN:

Est-ce que je peux rajouter quelque chose?

LE PRESIDENT:

Oui.

LE TEMOIN:

R Dans ce cas-là, si vous êtes l'employeur, vous allez être obligé de contribuer à cinq pour cent (5%) du fonds de pension des pilotes, comme la chose se fait un peu partout.

LE PRESIDENT:

Alors, sur ça, est-ce que vous avez d'autres questions à poser au témoin avant que nous ajournions pour quelques minutes?

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Fédération des Armateurs du Can:
Je regardais quel était le revenu des pilotes et je m'aperçois que ma contribution serait assez élevée, Votre Seigneurie.

(LA COUR EST AJOURNEE POUR QUELQUES MINUTES).

Suite à la page 1619

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

Le vingt-cinquième jour de juillet, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

ROLAND BARRAS -

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent: Votre Seigneurie, avant que nous procédions avec l'examen du témoin qui est présentement dans la boîte, juste avant l'ajournement, mon confrère a donné la permission - a demandé la permission au témoin de faire des commentaires concernant trois mémoires: celui de la Shipping Federation, celui de la Fédération des Pilotes du St-Laurent, ainsi qu'un mémoire déposé par monsieur Koenig.

Mes clients et moi-même avons eu le temps de prendre connaissance du mémoire de monsieur Koenig qui a été déposé au début de la semaine, et je dois dire qu'une bonne partie de ce mémoire serait de la nature du libelle diffamatoire, si les allégations contenues n'étaient tellement extravagantes et erronées qu'elles relèvent plutôt de la haute comédie que de l'administration de preuve devant une Commission.

Il n'y a aucun doute que les membres de la Commission, ainsi que les parties présentes devant cette Commission verront clair à travers ce mémoire, mais il demeure quand même dangereux que des personnes moins informées soient induites en erreur par un tel document.

Or, il semble qu'on ne pourra terminer cette semaine le travail prévu pour la Commission à Québec, et que certains témoins devront être reportés à une séance ultérieure.

Or, il risque d'être préjudiciable aux intérêts que je représente, de laisser courir des affirmations to-

telementerronées et tendancieuses, et en conséquence, au nom de la Corporation des Pilotes pour le havre de Québec et au-dessous, au nom de l'Association des Pilotes Licenciés pour Québec et en aval, ainsi qu'au nom de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, je demande respectueusement à la Commission que monsieur Maurice Koenig soit assigné sans délai devant la Commission, afin qu'il vienne expliquer et appuyer, s'il est capable de le faire, les faits mentionnés dans le mémoire qu'il a soumis.

Je vous remercie.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Qu'il plaise à la Commission, monsieur Koenig est le témoin suivant.

LE PRESIDENT:
Alors, ceci répOnd à votre question.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Je vous remercie; je ne savais pas que ma demande serait accordée si rapidement.

LE PRESIDENT:
Elle n'est même pas accordée; c'est un fait.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
On ne savait pas que la demande avait été prévue.

Q Monsieur Barras, vous avez parlé d'assemblée générale et de grève, et vous avez parlé d'une assemblée qui avait été convoquée en mil neuf cent soixante (1960). Vous vous souvenez de ça?
R Oui.
Q Je crois qu'à cette date, à cette occasion il y a eu des télégrammes d'envoyés à des pilotes - aux pilotes. Est-ce que c'est exact?
R Il est fort possible. Si je me rappelle bien, on s'est enquis auprès des confrères qui étaient actuellement dans les environs de Québec, parce que c'était en saison de navigation, et on a pu obtenir 18 signatures qu'on a envoyées partélégramme au président de la Fédération du temps, monsieur Bailly.
Q Maintenant, avant que vous obteniez ces signatures, comme vous dites, est-ce que vous auriez reçu un ou des télégrammes quelconque de la part de monsieur Bailly qui, je crois, à ce moment, était président de la Fédération des Pilotes?
R Je ne me rappelle pas; je ne puis

répondre exactement à votre question.

Q Vous ne vous souvenez pas de ça?

R Non.

Q Quoiqu'il en soit, vous nous avez parlé d'avoir obtenu 18 signatures?

R C'est exact.

Q Et d'avoir envoyé un télégramme?

R Oui.

Q Vous souvenez-vous comment vous aviez procédé pour obtenir ces signatures?

R Eh bien, on avait fait une pétition, c'est-à-dire, je l'ai ici, je peux vous la montrer.

Q S'il vous plaît, monsieur. Avant de produire ou de demander la permission de produire ce document, j'aimerais poser quelques questions au témoin. Il s'agit d'un document dactylographié qui ne comporte aucune signature écrite à la main?

R C'est-à-dire que c'est une copie, la vraie copie, je ne puis dire exactement où elle est, mais je puis certifier que cette copie est correcte.

Q Je vois que votre nom apparaît au haut de la liste des signataires...

R C'est exact.

Q ... de ce télégramme?

R C'est exact.

Q Je voudrais produire le document, Votre Seigneurie.

LE PRESIDENT:

Q Est-ce vous qui aviez préparé le document?

R C'est-à-dire qu'on l'a fait préparer; j'étais présent lorsque le document a été préparé.

Q Et qui a obtenu les signatures? C'est vous?

R Moi, avec d'autres confrères.

Q Et cette requête a été envoyée à quelqu'un?

R Elle a été envoyée au président de la Fédération du temps, qui était monsieur Bailly, à Trois-Rivières.

Q Alors, il devrait avoir l'original, comme ça?

R Probablement. C'était un télégramme A, qu'on appelle.

Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent: Votre Seigneurie, c'est un télégramme qui a été envoyé à la Fédération, je crois, et on m'informe que ce télégramme existe, et qu'il fera plaisir de le produire au loisir de Votre Seigneurie.

Me MAURICE JACQUES, pour la Commission:

Alors, Votre Seigneurie, pour les fins de l'examen du témoin, quitte à remplaçer cette copie par le document qu'on voudra nous fournir, je voudrais produire ce document sous la cote 593.

Q Il s'agit d'un document qui est supposé être une copie d'un télégramme, et daté le treize (13) octobre mil neuf cent soixante(1960)?

R C'est exact.

Q De quel endroit a-t-il été expédié?

R De Sorel, je crois.

Q Et j'aimerais en donner lecture. Il est adressé à monsieur...

R Je crois que c'est de Sorel, mais je nepuis certifier. De toute façon, il a été envoyé.

Q Il est adressé à monsieur Paul Bailly, président Fédération des Pilotes du St-Laurent, 60, rue St-Jacques ouest, Montréal, et le texte suit:

"Réaffirmons notre solidarité avec confrères mais suggérons avec instance assemblée générale soit remise date ultérieurepour considérations suivantes:

1. Tous les membres de la Fédération devraient être consultés démocratiquement sur

à propos de convoquer assemblée générale.

2. Simple déclaration officier du ministère sur exemption éventuelle des navires de lacs canadiens et américains ne semble pas motif sérieux pour justifier arrêt travail présentement.

3. A cause nommination récente nouveau ministre, croyons ce dernier devrait avoir opportunité suffisante sa familiariser avec nos problêmes et prendre attitude."

LE PRESIDENT:
Alors, vous déposez ce document comme pièce 593?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Oui Votre Seigneurie. Et il comporte 18 noms qui, je crois, sont des noms de pilotes, en rapport avec...

LE PRESIDENT:
Demandez-le donc au témoin.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Est-ce que ce sont tous des pilotes?
R Oui monsieur.
Q Les noms qui apparaissent sur l'exhibit 593?
R Oui, tous des pilotes.

LE PRESIDENT:

Q Et de quelle...

R De la circonscription de Québec, également.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Cet exhibit 593 mentionne que les membres de la Fédération devraient être consultés démocratiquement sur l'à propos de convoquer une assemblée. Voulez-vous expliquer cette déclaration?

R C'est parce que assez souvent ce sont les membres délégués qui décident, et non pas les pilotes en général. Jamais, à ma connaissance, qu'il y a eu un vote secret de pris en faveur d'une grève.

Q Vous n'avez jamais été convoqué par la Fédération pour voter sur l'à propos d'une grève?

R C'est-à-dire qu'il n'y a jamais eu de vote secret; c'est, en général, les membres délégués qui décident.

Q Alors, les membres délégués, voulez-vous nous expliquer cette expression-là?

R Il y a un membre délégué pour chaque..... si je ne me trompe pas, pour chaque dix pilotes. Donc, Québec ayant 77 pilotes, il y a huit membres délégués.

Q Et ce sont les membres délégués qui,

suivant ce que vous en savez, décident de l'à propos de convoquer une assemblée?

R Oui monsieur.

Q Maintenant, monsieur Paul Bailly, est-ce que c'est un pilote?

R C'est un pilote du district Québec-Trois-Rivières; il était président de la Fédération, dans le temps.

Q Et dans ce temps-là, la Fédération groupait quels pilotes?

R La Fédération groupait tous les corps actuels qui sont dans la Fédération, c'est-à-dire: Kingston - Montréal, le port de Montréal, Montréal - Trois-Rivières, Trois-Rivières - Québec, et Québec - Les Escoumains.

Q Est-ce qu'il avait déjà été suggéré aux membres délégués de modifier la procédure, ou d'adopter une procédure plus démocratique pour la convocation d'assemblées de ce genre?

R Il peut avoir été fait des suggestions individuelles, mais je ne suis pas au courant s'il a été.....

Q Comment avez-vous appris, vous, que l'assemblée avait été convoquée?

R Eh bien, lorsqu'on appartient à un groupe, on entend toujours parler de ce qui se passe aux environs.

Q C'est comme ça que vous avez appris que l'assemblée avait été convoquée?

R C'est exact.

LE PRESIDENT:

Q Avait été convoquée ou était pour être convoquée?

R Quelque chose comme ça, oui.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Le deuxième paragraphe réfère à une déclaration officier du ministère sur exemption éventuelle. Est-ce que vous êtes au courant du contenu de cette déclaration-là? Est-ce que vous avez entendu dire ce que c'était?

R C'est-à-dire que depuis mil neuf cent cinquante-neuf (1959), on voulait faire l'exemption même totale de tous les bateaux.

Q Quels bateaux?

R Les bateaux qui naviguaient sur le St-Laurent, tous les bateaux étrangers.

Q Seraient exemptés?

R C'a commencé avec le bill S 3; ensuite de ça, il a été question de différentes classes de bateaux, pour les exempter, oui.

Q Maintenant, ça c'est en mil neuf cent soixante (1960). Si vous voulez, nous allons passer à l'assemblée de mil neuf cent soixante-deux (1962). Est-ce que vous avez été convoqué à cette assemblée de mil neuf cent soixante-deux?

R Je ne pourrais pas dire, je ne

sais pas, mais je sais que j'y suis pas allé.

Q Vous n'êtes pas allé?

R Non.

Q Est-ce que vous auriez reçu - ou souvenez-vous avoir reçu un télégramme ou une lettre convoquant cette assemblée?

R Il est possible que j'en aie reçu, mais je ne puis le certifier.

Q A votre connaissance, est-ce qu'un vote sur l'à propos de convoquer cette assemblée a été pris?

R Je ne crois pas; je ne puis l'affirmer.

Q Pardon?

R Je ne crois pas.

Q On vous demande de vous faire préciser votre réponse: Est-ce que vous ne croyez pas, ou si vous ne le savez pas?

R Je vais dire que je ne le sais pas.

Q Et savez-vous combien de journées a dûré cette assemblée?

R Non, je ne me rappelle pas, parce que je n'étais pas présent.

Q Vous n'étiez pas présent?

R Non.

Q Vous souvenez-vous combien de jours - vous souvenez-vous première si le trafic maritime a été immobilisé durant l'assemblée, le trafic maritime entre les Escoumains et Québec?

R En partie, oui.

Q En partie. Est-il à votre connaissance que des pilotes aient piloté des navires durant ce temps?

R Non, il n'est pas à ma connaissance.

Q Vous souvenez-vous combien de jours le trafic a été en partie immobilisé?

R Si je me rappelle bien, - je ne puis l'affirmer, je crois que c'est une dizaine de jours.

Q Une dizaine de jours. Et durant ces dix jours, vous avez déclaré que vous-même, vous auriez prêt à piloter des navires? Est-ce que c'est exact, ça?

R Oui, moyennant qu'on aurait retiré la clause d'embarquement des pilotes, c'est-à-dire, la charge des pilotes.

Q La charge des pilotes?

R Oui.

Q Est-il à votre connaissance que d'autres pilotes aient partagé votre point de vue?

R Oui, je le crois qu'il y en a d'autres qui le partageaint; combien, je ne puis le dire, parce que j'étais plutôt.... je n'étais pas très actif dans l'organisation; j'étais plutôt retiré qu'autre chose.

Q Durant ces dix jours, est-ce que vous avez consulté d'autres pilotes sur l'opportunité de reprendre le travail, pendant l'assemblée?

R Pas pendant l'assemblée, c'est-à-dire, lorsqu'elle a été décidée, la grève, je suis demeuré chez moi, et il n'a pas été question de commençer à travailler.

Q Alors, pendant la grève, si je comprends bien, vous n'avez pas communiqué avec d'autres pilotes?

R Il était possible de communiquer, mais la teneur des communications, ou avec qui, je ne puis le dire; entre confrères, c'est possible que j'aie pu communiquer avec d'autres.

Q Est-ce que vous auriez communiqué pour vous entendre sur une reprise de travail?

R Je ne crois pas qu'il ait jamais été question de reprise de travail.

Q Avec d'autres pilotes?

R Non. Du moins, je ne crois pas.

Q Vous avez mentionné une charge de vingt-cinq dollars ($25.00) qui aurait été faite aux pilotes pour l'embarquement, durant la grève?

R C'est-à-dire qu'on voulait mettre à la charge du pilote l'embarquement du pilote.

Q C'est ça. Maintenant, pouvez-vous dire si c'était une mesure qui ne s'appliquait que pendant la grève?

R Pas à mon point de vue.

Q Pardon?

R Pas à mon point de vue; c'était une continuité.

Q Ce n'était pas quelque chose qui s'appliquait à la grève?

R C'était une chose continuelle.

Q Une chose continuelle?

R Oui, à mon point de vue.

Q Quand vous endossez vos chèques de paye, est-ce que vous mentionnez quoi que ce soit à l'endos du chèque, sur votre endossement?

R J'ai tellement besoin d'argent que je ne mentionne rien.

Q Vous ne mentionnez rien. Il appert du mémoire des pilotes qu'ils ont été consultés sur les recommandations qui devaient être faites à la Commission par la Fédération des différentes corporations. Est-ce que vous avez été consulté?

R Cette Commission-ci?

Q Oui.

R .....

Q Ceci est le mémoire des pilotes, qui a été déposé comme pièce - il n'a pas été déposé encore. On m'avise que tous les pilotes, indistinctement, ceux qui sont membres ou qui ne sont pas membres de la Corporation, ont reçu un état des recommandations que la Fédération et les autres Corporations présentaient à la Commission. Vous souvenez-vous avoir reçu ce document?

R C'est exact, j'ai ce document, oui.

Q Est-ce que vous avez reçu le mémoire des pilotes?

R Ce mémoire-là, oui.

Q Quand l'abolition des pilotes de ligne a-t-elle eu lieu?

R Je crois que c'est en mil neuf cent soixante (1960).

Q Alors, vous n'étiez plus directeur, à ce moment-là?

R Non monsieur.

Q Du temps que vous étiez directeur de l'Association, est-ce qu'il a été question de l'abolition des pilotes de ligne?

R Il en a été question à plusieurs reprises, surtout le département semblait favoriser l'abolition des pilotes de ligne.

Q Et à ce moment, lorsque vous étiez directeur, quelle était l'attitude du bureau de direction de l'Association?

R Bien, je dois dire qu'en général, la majorité du bureau de direction était des pilotes de ligne; donc, ils n'étaient pas en faveur de l'abolition.

Q Evidemment. Maintenant, est-ce que le bureau de direction du temps a consulté les membres de l'Association sur l'opportunité d'abolir le système depilotes de ligne?

R Il y a eu des requêtes, je crois, à plusieurs reprises, et je crois que la dernière - la proportion devait être des deux tiers, et je crois que c'est seulement en mil neuf cent soixante

(1960) que la proportion des deux tiers a été obtenue, pour l'abolition des lignes, si je me rappelle bien.

Q Alors, cette proportion des deux tiers est requise, je crois, en vertu des articles d'Association de l'Association?

R Exactement.

Q Et vous dites qu'il y a eu des requêtes présentées, mais que ces requêtes ne comprenaient pas les deux tiers des pilotes. Vous souvenez-vous du nombre approximatif de gens qui étaient en faveur de l'abolition?

R Non.

Q Vous ne vous souvenez pas si c'était les deux tiers moins un, moins deux?

R Non, je ne puis vous dire.

Q Est-ce que l'Association aurait encore copie de ces requêtes?

R Il est possible, monsieur Ménard pourrait vous dire ça.

Q De toute façon, vous les avez vues vous-même, ces requêtes?

R Il y en a eu plusieurs, si je ne me trompe pas, monsieur Ménard pourra confirmer.

Q Est-ce que les pilotes qui ne sont pas membres de la Corporation sont consultés sur quelque sujet que ce soit, par la Corporation?

R Actuellement, les pilotes de l'Association demeuraient en dehors de l'organisation

de la Corporation; quoiqu'après l'élection de mil neuf cent soixante (1960), on m'a demandé pour faire partie de comités, lesquels j'ai refusés.

Q Vous dites "on m'a," - on vous a demandé - qui est-ce que c'est, ça "on"?

R C'est-à-dire, le bureau de direction; je crois que c'était l'Association dans le temps, encore; la Corporation n'était pas en force.

Q Mais depuis la formation de la Corporation?

R Je ne crois pas, mais je ne puis l'affirmer.

Q Est-ce que les six pilotes qui ne sont pas membres de la Corporation sont consultés sur les dépenses de la Corporation?

R Je ne crois pas.

Q Vous-même, est-ce que vous vous souvenez avoir été consulté sur ce sujet-là?

R Non.

Q Vous-même, en dehors de la Corporation, est-ce que vous exerçez un contrôle quelconque sur vos revenus?

R Que voulez-vous dire au juste: contrôle?

Q Est-ce que vous êtes assuré d'un revenu fixe, égal par mois ou par quinze jours?

R C'est-à-dire qu'il n'y a pas de revenu fixe; ça dépend du nombre de bateaux qui vont monter durant la quinzaine précédente, ou.....

Q Ca, c'est un facteur de modification de vos revenus?

R Absolument.

Q Il y a un autre facteur de modification qui serait les déductions qu'on fait du revenu brut. Est-ce que vous exerçez un contrôle quelconque sur ces dépenses-là?

R Aucun.

Q Aucun contrôle. Est-ce que vous avez déjà été requis, à part les documents qu'on vous a demandé de signer, de signer quelque procuration que ce soit en faveur de la Corporation des Pilotes?

R Non. C'est-à-dire que lors de la formation de la Corporation, j'ai reçu des formules pour adhérer à la formation, mais je n'ai pas signé; après ça, je ne crois pas en avoir reçu.

Q Vous n'en avez pas reçu?

R Non.

Q Vous êtes au courant qu'il existe un comité de pilotes?

R .....

Q Dans le district de Québec, en vertu des règlements de la circonscription de Québec?

R Comité de pilotes de la Corporation?

Q L'article 5 des règlements de la circonscription de Québec se lit comme suit:

"1. Les pilotes instituent chaque année un comité des pilotes et en choisissent les

membres parmi eux;

2. Le comité se compose de six membres dont le mandat est d'un an à dater de la nommination.

3. En cas de vacance en son sein, le Comité nomme un nouveau membre pour y pourvoir pendant le reste du mandat.

4. Un membre est habile à être nommé de nouveau à l'expiration de son mandat.

5. La majorité des membres constitue un quorum;

6. L'autorité et les pilotes reconnaissent le comité comme le seul organe connaissant de toute question intéressant les pilotes, soit collectivement, soit individuellement. "

Est-ce que vous êtes au courant de ce comité des pilotes?

R Je crois que votre document est arriéré, ou la Corporation est trop avancée; ça n'existe pas de même aujourd'hui.

Q Expliquez-nous donc ça?

R Ca serait plutôt aux membres de la Corporation de vous l'expliquer, parce que je ne suis pas au courant directement du système de la Corporation.

Q A votre connaissance, est-ce que

cet article 5 des règlements a jamais été mis en vigueur?

R Cet article 5 était en vigueur lors de l'Association.

Q Et comment, lorsque l'Association était le seul organisme, procédait-on à l'élection du comité des pilotes?

R C'était une assemblée générale, et le vote - il y avait un vote secret de pris, et on mettait les noms - on pouvait mettre les noms de ceux qui voulaient se présenter, en autant qu'ils étaient secondés par quelqu'un; il pouvait y avoir 20, 30, 40 candidats, et ceux qui avaient la plus grande majorité, c'était ceux qui étaient élus.

Q Est-ce que c'était la même élection pour les officiers de l'Association, ou une élection différente?

R Ca, c'était pour les officiers de l'Association, c'est-à-dire, l'élection se faisait sur la Corporation, et automatiquement, un membre proposait que les officiers de la Corporation du fonds de pension soient les officiers de l'Association des pilotes de Québec; c'était de même que l'élection se faisait, après le vote.

Q Alors, il y avait une élection de membres de la Corporation du fonds de pension?

R Oui.

Q Et ces gens-là devenaient, suivant

une motion que vous avez indiquée, directeurs de l'Association?

R C'est exact.

Q Maintenant, est-ce qu'au meilleur de votre connaissance - vous pouvez lire l'article si vous voulez - ces gens formaient le comité des pilotes dont il est question dans cet article 5 des règlements de la circonscription de Québec?

R C'est exact.

Q Pardon?

R C'est exact, du temps de l'Association, ce comité-là.

Q Alors, d'après vous, les directeurs de l'Association étaient aussi - formaient aussi ce comité?

R Oui.

Q C'est bien ça?

R C'est ça.

Q Maintenant, est-ce que depuis la formation de la Corporation, est-ce que vous avez été convoqué à une assemblée pour la nomination de membres ou l'élection de membres du comité des pilotes?

R Comme l'élection se fait sur la corporation, on a - nous recevons notre avis de convocation pour l'Association, mais on n'a pas droit de parole à la Corporation.

Q Quand vous parlez de Corporation, là, laquelle?

R Eux autres, la Corporation du Bas

St-Laurent.

Q Ce n'est pas le fonds de pension, ça?

R Non.

Q Vous dites que vous êtes convoqué à l'assemblée de la Corporation; quelle corporation?

R C'est-à-dire qu'on reçoit l'avis que l'assemblée de la Corporation va avoir lieu à telle heure, celle de l'Association va avoir lieu à telle heure, et celle de la Corporation du fonds de pension va avoir lieu à telle heure. C'est de même qu'on reçoit les avis.

Q C'est de même que vous recevez les avis?

R Oui.

Q Premièrement, Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent? La nouvelle?

R Je ne peux pas spécifier si..... laquelle est la première, mais de toute façon, les trois sont mentionnées.

Q Et dans l'avis, est-ce qu'il est fait mention de l'élection de membres au comité des pilotes?

R Oui, il est fait mention de l'élection, mais je crois, si je ne me trompe pas - monsieur Ménard peut me répondre, ou le président - je crois que l'élection se fait sur la Corporation du Bas St-Laurent.

Q C'est ce que vous croyez qui arrive aujourd'hui?

R C'est ce que je crois; je ne peux pas l'affirmer certain, parce que je ne suis pas allé aux assemblées.

Q Est-ce que depuis la formation de la Corporation du Bas St-Laurent, vous avez été appelé à vous prononçer sur le choix de membres du Comité des Pilotes?

R Non monsieur.

Q Au meilleur de votre connaissance, qui négocie entre les pilotes - qui s'occupe des négociations entre les pilotes et l'autorité de pilotage, aujourd'hui?

R Pardon? Entre les pilotes et... ?

Q Et l'autorité de pilotage du gouvernement?

R C'est le bureau de direction de la Corporation du Bas St-Laurent.

Q Et qui s'occupe des négociations entre les pilotes et la Fédération des Armateurs, Shipping Federation?

R Entre la Fédération..... entre la Corporation.....?

Q Entre les pilotes - je n'ai pas dit: la Corporation?

R Il y a la Fédération des Pilotes qui s'occupe de négociations; mais je crois que la Corporation peut négocier individuellement, si elle le désire.

Q Est-ce qu'il n'existe pas un comité

des aides à la navigation, aussi, parmi les pilotes?

R Il y en a eu de formés par la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent.

Q Par la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent. Est-ce que l'Association avait un comité semblable?

R Non. La chose était traitée en assemblée générale, et c'est les directeurs qui s'occupaient..... des améliorations, de demander les améliorations, s'il y avait lieu.

SUITE A LA PAGE 1,644

Q Monsieur Barras, on a déposé comme pièce 593, copie d'un télégramme qui avait été expédié, dites-vous, à monsieur Bailly, le treize (13) octobre mil neuf cent soixante (1960). J'ai cru comprendre que ce télégramme avait été expédié de Sorel, n'est-ce pas?

R C'est-à-dire, de Sorel ou de Québec; je crois que c'est de Sorel, mais ça peut être de Québec.

Q Mais vous êtes un pilote de Québec aux Escoumins, n'est-ce pas?

R Oui.

Q Est-ce que vous étiez à Sorel à ce moment-là?

R Non, mais s'il me prend la fantaisie d'aller faire un tour à Sorel, je suis libre d'y aller.

Q Alors, comment ce télégramme aurait-il pu être expédié de Sorel?

R Eh bien, c'est parce qu'on avait des signatures dans notre poche, comme on dit.

Q Pardon?

R C'est parce qu'on avait déjà les signatures de ces noms.

Q Vous aviez déjà les signatures; vous aviez préparé un projet, et puis vous avez ramassé des signatures. C'est ça que vous avez fait?

R Oui.

Q Est-ce que vous auriez l'original avec les signatures dessus?

R Moi, je n'ai pas l'original, non. Je crois

que l'original..... je ne puis dire où se trouve l'original.

Q Vous ne sauriez pas?

R Non.

Q Maintenant, les signatures avaient été effectivement ramassées?

R Oui, garanti que les signatures ont été ramassées.

Q A propos des dépenses de la Corporation et de l'Association, mon confrère monsieur Jacques vous a posé certaines questions en rapport avec le contrôle que vous exerciez sur ces dépenses-là. N'est-il pas vrai que vous recevez un bilan temporaire avec vos chèques, concernant les dépenses de la Corporation et de l'Association?

R On reçoit un bilan; il n'est pas mentionné: de la Corporation ou de l'Association; mais on reçoit un bilan.

Q N'est-il pas vrai que les dépenses sont les mêmes, que vous avez le même Comité de direction, pour l'Association et pour la Corporation, n'est-ce pas?

R Bien, l'Association, le seul temps où j'en entends parler, c'est à l'assemblée générale, lorsqu'on reçoit l'avis de convocation de l'Assemblée.

Q Et n'est-il pas vrai que le Comité de directeurs de l'Association est le même que celui de la Corporation?

R L'Association est supposée exister.

Q Oui. Alors, les bilans que vous recevez, ou les états financiers que vous recevez sont les états financiers des deux organisations englobées, n'est-ce pas?

R Englobées, mais il y a seulement le nom de la Corporation qui figure.

Q Maintenant, n'est-il pas vrai qu'il vous serait toujours possible d'aller au Secrétariat, au bureau de la Corporation et de l'Association, qui est le même, je crois, et c'est le même secrétaire-trésorier, n'est-ce pas?

R ......

Q Est-ce qu'il n'y aurait pas possibilité que vous puissiez vous rendre chez le secrétaire-trésorier en tout temps, et demander des explications concernant les dépenses?

R Tous les jours de paie, je me rends au secrétariat.

Q Et le secrétaire a toujours été coopératif avec vous?

R Le secrétaire a toujours été un homme très affable.

Q Et il ne vous a jamais refusé l'information que vous pouviez demander sur les états financiers?

R Je ne suis pas curieux, mais il ne m'a jamais refusé.

Q N'est-il pas vrai, en outre, que vous recevez chaque année, comme vous l'avez mentionné, je crois, une convocation à l'assemblée des pilotes et à la Corporation des Pilotes pour le fonds de pension?

R C'est exact.

Q Et si jecomprends bien, vous avez décidé, comme vous avez dit, de vous retirer de la politique il y a quelques années?

R C'est exact.

Q Mais n'est-il pas vrai que si vous vous rendez à ces réunions, et d'après l'agenda qui vous est envoyé, vous pourriez prendre connaissance du bilan qui est remis et poser toutes les questions que vous jugeriez appropriées, soit aux directeurs ou au trésorier de l'Association?

R Si je m'en tiens au passé, il y a un de mes confrères, je peux le nommer, il est ici présent, monsieur Bédard, on lui a refusé la parole lors d'une assemblée de la Corporation.

Q Lors d'une assemblée de la Corporation...

R De la Corporation du Bas St-Laurent.

Q Est-ce que c'est ce monsieur Bédard-ci?

R Monsieur Lucien Bédard.

Q A une assemblée de la Corporation?

R Oui.

Q Mais la question est en rapport avec l'Association.

LE PRESIDENT:

Q Je comprends que monsieur Lucien Bédard ne fait pas partie de la Corporation?

R Non, Votre Honneur.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q En rapport avec l'Association?

R Oui, en rapport avec l'Association, je crois que j'aurais des réponses.

Q Vous pourriez poser à cette assemblée-là toutes les questions que vous jugeriez appropriées?



R Oui.
Q Et n'est-il pas vrai que même si vous n'assistez pas à l'assemblée, vous recevez par la poste le rapport des vérificateurs de l'Association et de la Corporation?
R Je reçois les rapports de la Corporation, oui.
Q Et dans une telle situation, est-ce que vous ne jugez pas qu'il vous est possible d'obtenir, concernant les dépenses, et de la Corporation et de l'Association, les informations que vous pourriez désirer obtenir?
R Il est peut-être possible, mais je ne me suis jamais informé.
Q Mais, jamais on ne vous a refusé l'information, par ailleurs?
R Non monsieur.
Q En somme, est-ce qu'on ne pourrait pas dire que le fait que vous n'ayez pas plus d'informations que vous dites en avoir à l'heure actuelle résulte du fait que vous avez décidé de vous abstenir plutot de toutes les questions d'association et de corporation?
R Oui, je veux profiter de la vie avant de mourir.
Q Et ces convocations aux assemblées annuelles, est-ce qu'il y a eu des assemblées spéciales aussi de convoquées?
R Il est possible; je ne puis l'affirmer.
Q Mais en tout cas, pour les assemblées annuelles, n'est-il pas vrai qu'à chaque année vous avez reçu une convocation pour l'assemblée de l'Association des Pilotes, ainsi

que pour l'assemblée de la Corporation des Pilotes pour fonds de pension?

R C'est exact, oui.

Q Et à votre connaissance, est-ce que vos confrères qui ne sont pas membres de la Corporation reçoivent le même avis que vous pour l'assemblée de l'Association?

R Je le crois.

Q Est-ce que vous recevez aussi des bilans de temps à autre, du président de la Corporation?

R Oui monsieur.

Q Est-ce que ça arrive assez régulièrement, ces bilans-là?

R Oui, je pourrais dire que ça arrive assez régulièrement.

Q Une fois par année ou une fois par six mois?

R Ah, on peut dire que ça peut arriver, peut-être au commencement de la Corporation, on en recevait plus souvent, mais je ne sais pas si ça dépend de la Commission d'Enquête, mais on en reçoit moins depuis dernièrement.

Q En recevez-vous environ un par mois?

R Environ un par mois.

Q Et dans ce bilan-là, on vous informe des événements en rapport avec soit le pilotage ou les activités de la Corporation?

R Oui monsieur.

Q Maintenant, vous avez parlé de modes d'élection, et vous avez mentionné qu'on élisait autrefois tout

d'abord les directeurs pour la Corporation pour fin de fonds de pension, et que ceux-ci devenaient ensuite automatiquement confirmés comme directeurs de l'Association?

R Sur une motion.

Q Sur une motion. Seriez-vous au courant que la même pratique exactement se poursuit actuellement?

R Exactement la même, que ça se poursuit aujourd'hui, je ne puis le dire; je crois qu'il ya plus de membres dans le bureau de direction qu'il y en avait lors de l'Association.

Q Mais vous ne seriez pas en mesure - vous n'avez jamais vérifié?

R Non monsieur.

Q A savoir si la pratique avait été échangée quant à la nomination des directeurs pour la Corporation du fonds de pension et ensuite la confirmation sur motion de ces directeurs pour l'Association?

R C'est-à-dire que dans notre temps, dans le temps de l'Association, on pouvait voter pour un membre ou pour deux membres; je crois qu'aujourd'hui, vous êtes obligé de voter pour les membres au complet.

Q Qu'est-ce que vous entendez par: voter pour les membres aucomplet?

R C'est-à-dire s'il se présente deux candidats en opposition avec deux autres, si je suis bien renseigné, les gens sont obligés de voter pour les deux ensemble, ou le bulletin est annulé.

Q Ce que vous voulez dire, si je comprends bien, c'est que s'il y a deux postes ouverts, par exemple, et s'il y a deux postes de conseillers d'ouverts, et que vous avez quatre

candidats, l'électeur doit mettre deux noms sur le bulletin?

R C'est ce qu'on m'a dit.

Q C'est l'information qui vous a été transmise. Maintenant, comment est-ce que ça se faisait autrefois, les élections pour la Corporation du fonds de pension? Concrètement, est-ce qu'il y avait un comité de mise en candidature?

R Tout le monde pouvait mettre son nom, en autant qu'il était secondé par quelqu'un. Il y avait un tableau, on mettait les noms. Il pouvait y avoir quinze (15) noms, vingt (20) noms; il n'y avait pas de limites.

Q Où était ce tableau-là?

R Il était dans la salle d'assemblée.

Q Il était dans la salle même?

R Dans la salle d'assemblée.

Q Le jour de l'assemblée?

R Le jour de l'assemblée.

Q Est-ce qu'il y avait des mises en nomination la semaine d'avant ou quinze jours avant?

R Aucunement; seulement le jour de l'élection.

Q Seulement le jour de l'élection. Si je comprends bien, il y avait un tableau noir dans la salle d'assemblée, et toute personne qui voulait se présenter comme candidat écrivait elle-même, ou faisait écrire son nom, et avec la signature de deux...

R C'est-à-dire, il avait seulement sa signature; la question du secondage, c'était plus ou moins comme c'était supposé de se faire, quelqu'un arrivait, on va le présenter; s'il disait oui, on mettait son nom.



Q Vous mettiez tout simplement son nom au tableau?

R Son nom au tableau.

Q Et quant à savoir s'il était appuyé ou secondé, ça ne se soulevait pas tellement?

R Je ne ferais pas serment que ç'a toujours marché tel que ç'aurait dû l'être.

Q Là, vous dites que dans le cours de l'assemblée, on écrivait des noms au tableau?

R C'était plutôt juste avant la votation.

Q Juste avant la votation, vous approchiez un pilote, où il pouvait écrire son nom?

R Oui.

Q Et vous dites qu'il arrivait qu'il y avait beaucoup de noms au tableau?

R Bien, généralement, il pouvait y en avoir beaucoup, mais généralement, on pouvait dire que c'était douze à quinze; quelquefois moins.

Q Et les élections étaient toujours contestées, ou si ça variait?

R Pas toujours, il y a eu des blanchissages des fois.

Q Vous avez été, je pense, un de ceux qui y êtes demeuré en fonction durant de nombreuses années?

R J'ai été une dizaine d'années environ.

Q Vous avez eu des élections de temps à autre? Est-ce que la position a été contestée de temps à autre?

R La position était toujours contestée, du moment qu'il y en avait plus que six sur le tableau, parce que c'était

les six plus élevés qui étaient élus.

Q Alors, si je comprends bien, il serait arrivé des années où il n'y avait que six noms au tableau?

R Il y a toujours eu plus que six (6) noms au tableau; s'il y avait sept (7) noms, tous les sièges étaient contestés.

Q Alors, vous faisiez une élection globale, si on peut dire; chaque année, en définitive, vous avez fait une élection?

R Chaque année.

Q Maintenant, comment est-ce qu'on pouvait savoir qui était nommé président?

R C'était les directeurs élus, c'est-à-dire les six membres élus qui choisissaient le président parmi les membres élus.

Q Alors, tout le monde était élu simplement directeur?

R Simplement directeur.

Q Et ensuite, les six directeurs, entre eux élisaient le président, le vice-président, - est-ce qu'il y avait un vice-président?

R Oui.

Q Un vice-président?

R Oui.

Q Est-ce qu'il y avait un secrétaire?

R Il y avait un secrétaire permanent.

Q Alors, il n'y avait pas de secrétaire...

R Pas dans l'élection, non.

Q Tout ce que vous aviez donc, c'est un

président et un vice-président?

R Oui.

Q Et ceux-ci étaient choisis parmi les directeurs?

R Parmi les directeurs.

Q Maintenant, il n'y avait donc pas d'avis préalables avant l'assemblée, à savoir qui allait se présenter candidat contre qui?

R Non.

Q Tout devait se faire immédiatement à l'assemblée?

R A l'assemblée.

Q Il fallait que les candidats intéressés soient présents, ainsi que leurs supporteurs?

R Il se faisait de la cabale pareil comme en temps d'élection, par exemple.

Q Maintenant, vous aviez un comité de directeurs de six membres; et est-ce que vous aviez des comités permanents, à l'Association?

R Il est arrivé qu'on a formé des comités; oui, pas permanents, mais pour étudier certaines choses; lorsque le rapport était étudié, on soumettait le rapport au bureau de direction.

Q Est-ce que ces comités étaient élus par l'assemblée générale ou par les directeurs, ou s'ils étaient nommés par les directeurs?

R Ils étaient nommés par les directeurs.

Q Ils étaient nommés par les directeurs. Maintenant, si je comprends bien, il n'y avait pas à chaque année

qui était nommé, par exemple, un comité d'admission et de promotion, ou un comité d'élection?

R Pas nécessairement.

Q Vous n'aviez aucune règle à ce point de vue là?

R Non.

Q Lorsque vous faisiez vos élections, est-ce qu'il y avait un comité de mise en candidature de formé?

R Non.

Q Vous élisiez, j'imagine, tout simplement unprésident d'élection?

R Oui.

Q Est-ce que le président d'élection était l'ancien président de la Corporation?

R Pas nécessairement; plus souvent, ça arrivait que c'était le président d'élection, mais il est arrivé qu'on nommait un président d'élection parmi l'assemblée.

Q Généralement, quand même, le président d'élection était le président de l'Association?

R Pas toujours.

Q Mais vous avez dit...

R Oui, généralement.

Q Maintenant, lorsque la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent a été formée, vous avez été invité, si je comprends bien, à siéger sur un comité de membre de l'Association en vue d'étudier toute cette question, n'est-ce pas?

R La question de la Corporation?

Q La question de la Corporation, oui? Et si je ne m'abuse, vous avez été aussi la personne qui avait princi-

palement mis de l'avant la nécessité de reviser les règlements de l'Association, antérieurement, n'est-ce pas?

R C'est exact.

Q C'est exact. Est-ce que vous jugiez qu'il y avait déficience dans les règlements de l'Association, à l'époque?

R Bien, à différentes reprises, les règlements ont été amendés pour suivre le cours de la vie.

Q Et vous jugiez qu'il était...

R Qu'il était temps de les amender de nouveau.

Q Qu'il était temps de reviser la situation?

R Oui.

Q Et vous aviez décliné, si je comprends bien, de siéger sur le comité chargé de reviser les règlements?

R C'est exact; après mil neuf cent cinquante-neuf (1959).

Q Après que vous ayiez, après que vous vous soyiez retiré de la politique?

R Après que j'ai été battu.

Q Maintenant, vous avez aussi assisté à des assemblées, non pas comme membre de comité, mais comme membre en général, lorsqu'il a été question de la corporation, n'est-ce pas?

R Oui, j'ai assisté aux premières assemblées; je ne puis dire combien, mais j'ai assisté.

Q Et à un certain moment, vous avez jugé que vous préfériez rester dans l'Association?

R Oui. J'avais donné dix (10) ans de

service à l'Association, aux pilotes; alors, je croyais qu'il était temps que je me repose.

Q Est-ce que ce phénomène - c'est-à-dire, votre décision - pardon, question retirée - à quel moment les pilotes de ligne ont-ils été abolis?

R Si je me rappelle bien, c'est en mil neuf cent soixante.

Q En mil neuf cent soixante, (1960). Est-ce que la corporation avait été formée, à ce moment-là?

R Ah, je ne puis dire, je ne me rappelle pas.

Q Vous ne vous rappelez pas?

R Non.

Q Est-ce que l'abolition du système de pilotes de ligne a eu quelque effet sur votre décision de vous retirer de la vie politique, professionnelle?

R Non; elle a eu effet seulement sur ma bourse.

CONTRE-INTERROGE par
Me YVES POISSON:

Q Monsieur Barras, vous êtes actuellement pilote du Bas St-Laurent, n'est-ce pas?

R Oui monsieur.

Q Vous pratiquez régulièrement votre profession de pilote depuis combien d'années, dans le Bas St-Laurent?

R C'est-à-dire depuis vingt-deux (22) ans, dont dix-huit (18) pour l'Association des Pilotes.

Q Donc, vous connaissez parfaitement bien toutes les conditions qui peuvent exister entre les Escoumins et Québec?

R Assez bien.

Q Et en particulier dans le Port de Québec?

R Oui.

Q A votre connaissance, est-ce qu'il arrive souvent que les conditions ne permettent pas, à vous ou à d'autres pilotes du Bas St-Laurent, de faire accoster les navires à leur arrivée à Québec?

R Les conditions peuvent varier beaucoup; ça dépend un peu de la sorte de bateaux, ça dépend des conditions ahmosphériques.

En ce qui me concerne, je puis dire que j'ai été à peu près un des chanceux: je n'ai jamais eu de gros temps pour m'empêcher de manoeuvrer dans le Port de Québec.

Q A toute fin pratique, ce sont des questions exceptionnelles?

R Oui, j'ai été chanceux.

Q Quel genre de navire - est-ce qu'il y a un genre particulier de navire que vous pilotez?

R Actuellement, je pilote les bateaux de moins de dix milles; avant l'abolition les lignes, je pilotais les bateaux sans limite de tonnage, incluant les passagers; j'étais engagé par la Furness, et j'avais des bateaux de tous les tonnages.

Q Parmi ces bateaux de moins de dix mille tonnes, est-ce qu'il y a des difficultés appréciables qui rendent les manoeuvres plus difficiles?

R .....

Q Est-ce qu'il y a des bateaux, en d'autres termes, qui sont plus difficiles à manoeuvrer?

A Absolument, il y a des bateaux plus difficiles à manoeuvrer que d'autres, parce qu'ils n'ont pas tous le même pouvoir.

Q Quels sont les facteurs principaux qui influencent la manoeuvre? Est-ce le tonnage? Le pouvoir?

R Le tonnage entre en action, mais il y a aussi le pouvoir du bateau, la manière que le bateau est construit, et si le bateau est àllège ou chargé.

Q Est-ce que vous croyez, d'après votre expérience, que les bateaux de plus fort tonnage que dix mille tonnes sont plus difficiles à accoster que les autres, ou si le tonnage est un facteur qu'on ne peut considérer seul?

R Pas nécessairement.

Q Vous voulez dire...

R Je veux dire qu'il ya des fois qu'un bateau de dix mille tonnes va se manoeuvrer plus facilement qu'un autre de quatre mille ou six mille tonnes; ça dépend des conditions.

Q Si on monte dans le tonnage, disons: quinze mille tonnes?

R Quinze mille tonnes, ça entre surtout dans les bateaux passagers et les bateaux passagers ont une manoeuvre différente en ce sens qu'ils ont deux hélices.

Q Alors, la question que je pose actuellement, c'est celle-ci: est-ce que d'après vous, une des propositions dont vous avez pu prendre connaissance dans le mémoire de la Fédération des Pilotes, celle d'avoir des pilotes préposés à

l'accostage dans le Port de Québec est une nécessité?

R Bien, là-dessus, je peux donner mon opinion.

Q Je vous demande votre opinion, personnellement.

R Si la Shipping veut encourir la dépense que ça peut représenter pour avoir des pilotes spéciaux, je n'ai pas d'objection.

Q La question que je vous pose: est-ce que vous croyez que c'est nécessaire d'avoir des pilotes du Port ou des pilotes qui seraient spécialement préposés à l'accostage des bateaux dans le Port de Québec, ceux-là qui montent?

R Ceux qui peuvent le plus l'apprécier, ce n'est pas moi; ce sont les agents de navire.

Q Mais vous, comme pilote, est-ce qu'il arrive souvent que les conditions vous obligent à ne pas accoster un bateau?

R Comme je vous ai dit tout à l'heure, les conditions, à venir à actuellement, ne m'ont pas empêché.

Q A votre connaissance, est-ce que ça empêche un grand nombre des pilotes du Bas St-Laurent de le faire?

R Je ne puis vous dire, je ne suis pas au courant de la situation bien bien, parce que lorsque je n'ai rien à faire, je m'en vais chez moi.

Q Dans un autre domaine, monsieur Barras, le domaine des vedettes qui sont actuellement en service aux Escoumins, j'aurais deux ou trois questions à vous poser: vous

avez dit ce matin, je crois, que le Citadel avait étédésavantageusement remplacé par des bateaux plus petits, n'est-ce pas?

R Oui monsieur.

Q Vous avez dit, d'autre part, que les bateaux actuels ne peuvent pas transporter un nombre appréciable de personnes?

R C'est-à-dire qu'ils sont limités, comme tout bateau d'ailleurs, mais seulement, eux, étant plus petits, la limite est moindre qu'un gros bateau.

Q A quel nombre? Savez-vous les personnes?

R Je ne puis dire exactement, mais je crois que c'est aux environs de sept ou huit. mais vous pourriez avoir l'information du Département du Transport.

Q Quand vous montez à bord d'un bateau aux Escoumins, par exemple, est-ce qu'il y a d'autres personnes que les pilotes qui sont à bord des vedettes qui font le service de pilotage?

R Non. Il y a le pilote et les apprentis-pilotes.

Q Il n'arrive jamais que les vedettes transportent des personnes d'autres services, par exemple de l'Immigration ou de la Douane?

R Pas depuis qu'on a les vedettes, à l'exception, des fois, s'il arrive un bateau avec un malade à bord, le médecin va y aller; ou un marin déserte le bateau, ou manque le bateau à Québec ou à Montréal, un agent d'Immigration va descendre avec aux Escoumins, il embarque à bord pour faire signer les

papiers de routine.

Q Alors, l'encombrement des vedettes, ça n'existe pas, actuellement?

R L'encombrement des vedettes existe dans un cas spécial, lorsqu'on a fait venir le Abraham Martin de Tadoussac.

Q Mais dans un cas spécial seulement. Merci monsieur.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r., pour la Can. Merchant Service Guild: Votre Seigneurie, ce matin, j'avais demandé à monsieur Emilio Vézina de fournir des renseignements sur les équipements de sauvetage à bord des vedettes de Sam Vézina Enr.

Monsieur Vézina est dans cette salle, mais mon savant confrère me dit que je puis moi-même donner l'information qu'il m'a fournie tout à l'heure, à savoir que le Pierre Vézina a vingt-trois (23) ceintures de sauvetage à son bord, et trois (3) bouées de sauvetage, avec lumières; et que le Sam Vézina a également le même nombre d'équipement de sauvetage.

Je soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie que la déposition qui précède est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY,
Sténographe officiel.

ROYAL COMMISSION

ON

PILOTAGE

HEARINGS

HELD AT QUEBEC

QUEBEC

P.Q.

VOLUME No.: 53

TEXTE FRANCAIS.

DATE: July 26, 1963

OFFICIAL REPORTERS
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
BOARD OF TRADE BLDG.
11 ADELAIDE ST. W.
TORONTO

364-5865 364-7383

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.,
Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission:

Me MARC LALONDE, c.r.,
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central,
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,
procureur de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent:

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r ,
procureur de la Canadian Merchant Service Guild:

Me J. MAHONEY,
procureur de la Dominion Marine Association:

Me JEAN BRISSET, c.r.,
procureur de la Fédération des Armateurs du Canada:

Me R. Macgillivray,
procureur du Ministère des Transports:

VOLUME 53 - Page 1,664 à 1,778

TEXTE FRANCAIS - SEANCE DU 26 juillet 1963.

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

Le vingt-sixième jour de juillet, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

ROLAND BARRAS - DEJA ENTENDU.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Barras, tous les pilotes de votre circonscription, à part des six pilotes dissidents dont vous nous avez parlé hier, y compris vous-même, qui n'appartiennent pas à la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, appartiennent premièrement à l'Association des Pilotes de Québec et en bas, appartiennent à la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, et appartiennent en troisième lieu à ce qu'on appelle le "Canadian Merchant Service Guild" et appartiennent également à cette corporation qui s'occupe du fonds de pension. En ce qui regarde les

trois premières organisations ou organismes, un de leurs buts principaux, je comprends, est de voir à la protection des intérêts des pilotes?

R C'est exact.

Q Monsieur Barras, n'êtes vous pas d'accord avec moi que les administrateurs de l'Association et de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent ont le devoir de tenir les membres de leur Association au courant de ce qui se passe et qui peut affecter les intérêts des pilotes?

R Oui monsieur.

Q Et j'ai compris hier qu'en fait, on vous transmettait les bulletins, j'imagine, à différentes périodes, qui traitent des questions qui vous intéressent?

R C'est ça.

Q Avez-vous une copie de votre pétition que vous avez produite hier?

R Une copie?

Q Oui.

R J'en ai une copie, oui.

Q A tout évènement, je voudrais attirer votre attention sur le paragraphe 2 de cette pétition qui dit ceci: "Simple déclaration officier du ministère sur exemption éventuelle des navires de lacs canadiens et américains ne semble mas motif sérieux pour justifier arrêt travail présentement."

Vous vous rappelez de cette raison?

R Oui monsieur.

Q Vous avez dit d'autre part qu'à ce moment-là vous aviez compris que le but du bill S 3 était d'abolir le pilotage complètement, par exemple, d'avoir des exemptions au navire de Franco et de DeGaulle - je crois que ce sont les expressions que vous avez utilisées?

R Oui monsieur.

Q De qui aviez-vous obtenu cette information?

R C'est-à-dire que cette information est venue devant la chambre du Sénat lorsque nous avons rencontré - je crois que vous étiez présent lors de la rencontre entre les districts de pilotage et les membres du département, ainsi que messieurs les sénateurs.

Q Alors, c'était ce que les pilotes comprenaneit à ce moment-là de la portée du bill S 3?

R Exactement.

Q Et c'était pour cette raison qu'on parlait de grève, qu'on voulait faire la grève?

R C'est-à-dire que c'est pour cette raison qu'on s'est joint à la Fédération, pour protéger nos droits.

Q Et que éventuellement, il a été question de faire la grève, l'assemblée générale?

R Oui monsieur.

Q Est-ce qu'il y a eu, à ce moment-là, un bulletin d'émis à la Fédération ou la Corporation, sur

la question dont il s'agissait?

R Il est possible; je ne puis me rappeler.

Q Vous avez dit hier qu'il y avait dans le district de Québec dix pilotes de Classe A. Qui fixe le nombre de ces pilotes?

R Je ne puis l'affirmer, mais je crois que ça se fait entre le bureau de direction et les officiels du département du Transport.

Q Le bureau de direction de quelle Association?

R De la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent.

Q Est-ce que les pilotes dissidents ont été consultés à cet égard?

R Non, pas moi, du moins.

Q Est-ce que vous avez une opinion, vous-même, sur le nombre des pilotes A dans votre district? Croyez-vous que le nombre est suffisant ou non?

R Actuellement, je crois que ça suffit, parce que même ils sont obligés de faire des pilotages dans la classe B.

Q Maintenant, dans cette pétition, paragraphe 3, vous référez à la nommination récente du nouveau ministre; je crois comprendre qu'il s'agit ici de l'Honorable monsieur Léon Balcy qui avait été nommé à sa nouvelle fonction pour remplaçer l'Honorable George Hees.

R C'est exact.
Q Quelques jours avant la date du treize (13) octobre, date de la requête?
R C'est exact.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Quelles étaient vos fonctions, monsieur Barras au moment du bill S 3?
R Président de l'Association des pilotes pour Québec et en aval.
Q C'est vous qui en définitive représentiez les pilotes du Bas St-Laurent, à cette époque-là?
R Oui monsieur.
Q En ce qui concerne la classe A, je crois comprendre qu'on les choisit à ce poste par séniorité, mais est-ce qu'on ne les choisit pas aussi et par séniorité, et par le dossier du pilote?
R Probablement.
Q Est-ce que ce n'est pas les deux facteurs?
R Je suis enclin à le croire, oui.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Est-ce que la Commission aurait des questions à poser au témoin?

LE TEMOIN:

Votre Honneur, je vous remercie, ainsi que tous les membres de la Commission, de m'avoir permis de comparaître devant cette Commission Royale, ainsi que messieurs les membres du Barreau, y inclus mon ami Me Lalonde.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Non seulement on vous a permis, mais on vous a obligé.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIE N -

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Je ne veux pas intervenir dans la procédure de la Commission, mais j'ai cru comprendre que mon collègue, hier, a déclaré que le prochain témoin serait monsieur Maurice Koenig.

LE PRESIDENT:
C'est bien ce que votre collègue a dit hier; je l'ai entendu moi aussi.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Je ne tente pas de renier mes paroles,

mais monsieur Santerre, le gardien du port, qui vient d'entrer en fonctions à la suite de monsieur Duval, avait été convoqué hier pour dix heures ce matin, afin de pouvoir le libérer, pour qu'il puisse continuer son devoir.

Monsieur Santerre n'est pas ici, Votre Seigneurie.

Hier, j'espérais pouvoir commençer avec le témoignage de monsieur Koenig, hier soir, mais les questions ont été tellement prolongées que nous n'avons pas pu.

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

Le vingt-sixième jour de juillet, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

MAURICE KOENIG -

Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent: En ce qui concerne la pièce produite sous le numéro 597, et qui s'appelle "Etat financier arrêté au 15 décembre 1962, Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent et la Corporation des Pilotes du havre de Québec et au-dessous," je n'ai aucune objection à la production de la pièce même, sauf quant aux deux annexes - quant à une annexe dans ce document, qui est l'annexe B, et à cet égard,

je réfèrerais Votre Seigneurie à la position adoptée - l'attitude adoptée par mon confrère monsieur Mahoney au cours de la séance d'hier, selon laquelle il disait qu'il n'était pas intéressé, franchement, à savoir combien chaque pilote individuellement, durant l'année, recevait, mais qu'il était intéressé à savoir les sommes globales.

LE PRESIDENT:
Vous parlez de l'annexe B.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
L'annexe B.

LE PRESIDENT:
L'annexe B, si je comprends bien, c'est le rapport des placements.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Votre Seigneurie, je crois que vous pourrez regarder à la fin, dans la section de Québec - si vous regardez au début, vous allez avoir la section qui traite de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, qui s'intitule "distribution aux pilotes

pour l'année terminée le quinze (15) décembre mil neuf cent soixante-deux (1962)."

Je n'ai aucune objection à ce que ce document soit laissé entre les mains de la Commission pour l'analyse qu'elle voudra en faire, mais je ne vois pas l'intérêt particulier que tel document soit, si vous voulez, remis entre les mains de toutes les parties devant cette Commission.

Je pense que même l'attitude adoptée par monsieur Mahoney hier, à cet égard, confirme cette opinion, et la demande que je fais, afin que l'annexe B soit déposée dans les dossiers de la Commission pour l'information de la Commission, mais ne soit pas remise aux tiers, en ce qui concerne simplement cette annexe.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
Votre Seigneurie, je dois dire à la Commission que quant à nous de la Fédération des Armateurs, nous n'avons pas la même attitude que la Dominion Marine Association quant audocument

dont vient de parler mon confrère, et nous croyons qu'il soit de l'intérêt des armateurs de connaître les chiffres qui apparaissent à ce document.

Je suis bien prêt,cependant, à consentir à ce que ces chiffres ne soient pas rendus publics, autrement que pour les parties directement intéressées à l'enquête.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent: La Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, ainsi que les autres corporations et l'Association des Pilotes pour le havre de Québec et en aval ont des règlements concernant la distribution des revenus.

Ces règlements prévoient toutes les modalités selon lesquelles les revenus sont partagés entre les pilotes, selon le nombre de tours qu'ils auront faits, et ainsi de suite.

A l'aide des chiffres, des revenus nets apparaissant au bilan, et l'examen des règlements de la Corpo-

ration et des Associations, les parties devant cette Commission ont entre les mains toutes les informations nécessaires pour savoir quel est le revenu net approximatif de tel ou tel individu, si on peut dire; mais je ne vois aucunement en quoi il est de l'intérêt des parties de connaître le revenu, par exemple, exact du pilote Koenig pour l'année écoulée, ou de n'importe quel autre pilote.

Et quant à l'argument de mon confrère, que le document peut être remis à la connaissance des procureurs sans être porté à la connaissance du public, je pense que c'est possible - je ne pense pas que ce soit une bonne politique, - je soumets respectueusement que ce n'est pas une bonne politique, pour la simple raison que le procureur sera toujours en mesure de l'utiliser dans l'interrogatoire de tel ou tel témoin, et ainsi rendre le fait public.

Je voudrais ajouter que ce n'est pas une question de cacher quoi que ce soit; nous n'avons rien à cacher,

mais je crois qu'il y a une question de politique générale à suivre à cet égard.

LE PRESIDENT:
Cette information, partout où nous sommes allés, a été fournie, et nous l'avons pour tous les districts.

Ce qui a été suivi, cependant, la procédure qui a été suivie, ç'a été de produire le document comme pièce, et il y avait un "gentlemen's agreement, généralement, entre les procureurs, pour éviter de mentionner le montant, à moins que ce soit une chose qui soit absolument nécessaire pour un point particulier.

Alors, c'est ce qui est arrivé jusqu'à date, et ç'a été très rare que les montants sont sortis, parce que pour obtenir ces montants-là il faudrait que quelqu'un vienne examiner les pièces ou que quelqu'un, volontairement, le divulgue.

Maintenant, je regarde moi-même le document ici, et après la publicité qui a été faite dans les journaux hier matin, je trouve qu'il serait

bon qu'on sache exactement le montant que les pilotes reçoivent et qu'ils ont reçu, par exemple, dans l'année mil neuf cent soixante-deux (1962), qui est loin d'être de seize mille dollars ($16,000.00) à dix-huit mille dollars ($18.000.00), comme il était mentionné dans les journaux.

C'est ce qui arrive si on ne dit pas tout.

Alors, je vais permettre la production du document, et puis, sauf si c'est nécessaire, j'aimerais que les procureurs s'en tiennent au "gentlemen's agreement" qui a suivi jusqu'à date.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Je n'ai aucun doute, Votre Seigneurie, à l'effet que mon confrère, monsieur Brisset, soit un "gentleman", et je comprends que j'ai son assentiment ou son "agreement" sur cette question.

LE PRESIDENT:
Evidemment, si c'est nécessaire pour un point particulier, là, il faut le faire, qu'est-ce que vous voulez .

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Monsieur Poisson, je crois que vous avez quelques questions à poser au témoin?

CONTRE-INTERROGE par Me POISSON:

Q Monsieur Koenig, vous avez dit tout à l'heure, dans votre témoignage, avoir pris connaissance du rapport de la Fédération des Pilotes à la Commission Royale. C'est exact, n'est-ce pas?
R C'est-à-dire que je l'ai parcouru brièvement; je ne le connais pas par coeur.
Q Non, je comprends. Est-ce que vous avez pris connaissance, en particulier, à la page 228, d'une recommandation à lèffet d'avoir des pilotes préposés spécialement à l'accostage dans les limites du port de Québec?
R Oui, j'ai lu ça.
Q Vous êtes au courant de cette recommandation-là?
R Oui monsieur.
Q Est-ce que vous personnellement - je vous demande votre opinion personnelle seulement - vous croyez que c'est une nécessité d'établir un système de pilote d'accostage, dans le port de Québec?
R Je ne crois pas que ce soit une absolue nécessité, mais seulement, si les employeurs sont consentant à payer ce qui en découle, je ne m'y

opposerais pas fortement.

Q Vous avez d'avis, donc, qu'avant d'établir un système de ce genre-là, il devrait y avoir entente entre les compagnies de navigation et les associations ou corporations de pilotes?

R Absolument, monsieur. Ca ne devrait pas être fait sans leur consentement ou sans leur assentiment.

Q Je vous remercie.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Quelles sont, d'après vous, les principales caractéristiques de la vie en démocratie?

R ..... généralement, l'expression libre de langue et de religion, dans les limites raisonnables.

Q Et au plan politique, est-ce que ça n'implique pas ce que l'on a convenu d'appeler: La règle de la majorité, exercée parle moyen d'élection et vote?

R ..... certainement, à mon point de vue, en autant que la violence en est exclue.

Q Et vous avez parlé de la liberté de religion et de ...

R Et de paroles, de langue.

Q De paroles. En somme, ça implique la liberté d'exprimer son opinion, et vous avez ajouté, je pense: A l'intérieur de certaines limites?

R Dans les limites raisonnables, oui.

Q Vous avez connu dans votre vie, je pense, ce que c'était que la dictature, n'est-ce pas?

R Assez bien, oui.

Q Vous avez référé, dans votre témoignage, à votre vie dans un camp de concentration, je crois, durant quatre ans et demi, que vous avez mentionné?

R C'est exact.

Q Est-ce que vous considériez que vous étiez en régime de dictature, à ce moment-là?

R Est-ce que vous parlez de l'endroit où j'étais, ou du Canada?

Q Non, de l'endroit - vous n'étiez pas dans un camp de concentration au Canada?

R Non.

Q De l'endroit où vous étiez?

R C'était certainement de la dictature.

Q Et les principales caractéristiques de la dictature, pour vous, quelles sont-elles?

R ..... est-ce qu'il est nécessaire que je réponde à toutes ces questions, Votre Seigneurie?

LE PRESIDENT:

Evidemment, je vois pourquoi ces questions sont posées: C'est parce que vous avez employé le mot "dictature", que la Corporation est une dictature. C'est pour ça qu'on vous pose ces questions.

LE TEMOIN:

R Je comprends, merci.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Alors, vous avez qualifié le régime dans lequel vous avez été détenu gérant un certain nombre d'années comme un régime de dictature?

R Parfaitement.

Q Je pense, si je peux vous aider, qu'on pourrait définir la dictature par un régime qui se maintient à l'aide de la violence, en dépit de l'opinion de la majorité des citoyens. Est-ce que ce serait une description raisonnable, à votre avis?

R Oui, mais elle ne s'applique pas à la Corporation des Pilotes.

Q Je crois comprendre - si vous voulez, pour éviter qu'on se perde dans des longues définitions et des arguments sur les mots, on va référer à un volume qui s'appelle ke Petit Larousse, avec le léitmotif "Je sème à tout vent," et où le mot dictature est mentionné et où il est défini comme suit: "A Rome, dignité, autorité du dictateur," - je pense qu'on réfère au temps antique - "par extension, exercice sans contrôle d'un pouvoir absolu et souverain."

Je pense qu'on pourrait être d'accord que monsieur Larousse devrait être en mesure de donner une définition appropriée de la dictature, n'est-ce pas?

R Oui. Monsieur Lalonde, j'ai parlé d'une forme de dictature, ou encore quelque chose qui se rapprocherait de la dictature, qui avait des tendances à une dictature.

Q Alors, est-ce qu'il y a une forme d'exercice sans contrôle d'un pouvoir absolu et souverain?

R Si la dictature est exclue, oui.

Q Maintenant, vous avez mentionné, je crois, votre âge comme étant 48 ans?

R C'est correct.

Q Vous classez-vous parmi les jeunes ou les vieux, parmi les pilotes?

R J'aime bien à dire que je suis ni jeune ni vieux.

Q Et est-ce qu'il y en a beaucoup, des gens comme vous, que vous considéreriez, dans la Corporation, comme ni jeunes ni vieux?

R Une trentaine, environ.

Q Et ça irait de quel âge à quel âge, environ?

R Ca irait de 35 à 55 ans.

Q Je pense, monsieur Koenig, que vous avez été directeur de l'Association durant - depuis que vous êtes pilote, n'est-ce pas?

R Durant une année, oui.

Q Quelle année était-ce?

R Je crois que c'est: mil neuf cent cinquante-deux (1952).Je ne peux pas l'affirmer à moins

de retourner chez moi et consulter mes dossiers plus complets.

Q Est-ce que ça pourrait être l'année mil neuf cent cinquante-cinq (1955)?

R .....

Q Est-ce que ça vous aiderait...

R C'est possible, c'est possible.

Q Et vous n'avez été directeur qu'une année?

R C'est correct, un an.

Q Qu'est-il arrivé à la fin del'année?

R ......

Q Vous êtes-vous retiré? Avez-vous été battu aux élections, ou quoi?

R J'ai été battu, régulièrement, dans une élection.

Q Maintenant, j'ai eu l'occasion, comme vous l'imaginez, de prendre connaissance de votre mémoire, et je suis sûr que vous serez d'accord avec moi que dans un mémoire que vous présentez devant une Commission, on doit, autant que possible, n'avançer que ce qu'on est en mesure de prouver, n'est-ce pas?

R ..... est-ce que je dois répondre par un oui ou par un non?

Q Bien, je vous pose la question; répondez comme vous voulez.

R Vous permettez que je réponde à ma façon?

Q Même si je voulais vous empêcher,

ce n'est pas dans mon autorité?

R Alors, voici Me Lalonde, quand j'ai envoyé l'original de mon bref à la Commission, l'original au secrétaire de la Commission, on m'a donné raison de penser que la Commission serait intérssée.

Par contre, dans la même lettre qu'on m'a écrite, on m'a demandé de préciser ma position, à savoir si je parlais au nom de quelques confrères, plusieurs confrères ou pas.

Là-dessus, j'ai répondu une lettre qui est attachée au mémoire, et que si vous avez lu la dite lettre, elle explique très clairement ma position.

Q Bien. Maintenant, ma question était peut-être différente: N'est-ce pas votre opinion que dans un mémoire comme celui-ci, on ne doit avançer que ce qu'on peut prouver?

R Pas nécessairement, je crois, pas nécessairement.

Q Pas nécessairement. Vous pouvez exprimer des opinions?

R Je crois que si, si c'est dans l'intérêt de la Commission d'en prendre connaissance.

Q D'exprimer des qu'en-dira-t'-on?

R Appelez ça comme vous voudrez.

LE PRESIDENT:

Est-ce qu'on doit se référer aux

déclarations faites par les avocats devant les Tribunaux, les déclarations écrites, et leur chercher maille à partir s'ils ne prouvent pas tout ce qu'il y a dans leur déclaration.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Ce serait bien embarrassant dans certains procès, Votre Seigneurie.

Q Vous avez référé à la lettre qui est annexée à ce mémoire, et qui est datée du vingt-sept (27) décembre mil neuf cent soixante-deux (1962), et le mémoire lui-même est daté du septième jour du mois de décembre mil neuf cent soixante-deux (1962)?
R C'est exact.
Q J'ai cru comprendre que le conseiller juridique de la Commission, lors de la déposition de votre mémoire, a déclaré que ce mémoire lui avait été remis tout récemment?
R D'une façon officielle, oui.

Je voulais d'abord savoir si la Commission était intéressée à ce genre d'informations, ou à toute information qui pourrait parvenir à Sa Seigneurie et aux commissaires, et qui aiderait la cause présente.
Q Si je comprends bien...

LE PRESIDENT:
C'est un autre exemple que la

Commission tient à ce que tout se fasse en plein jour, qu'il n'y a rien à cacher, que tout se fait devant tous le monde. Alors, rien in camera.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
C'est ce à quoi je voulais en venir justement.

Q Si on prend la lettre que vous avez annexée à votre mémoire, j'ai constaté que cette lettre est signée par vous-même, mais qu'elle emploie partout ou à peu près le pluriel "we " ou "they". J'ai été habitué au pluriel épiscopal ou pontifical, mais j'aimerais savoir si ce pluriel que vous indiquez ici est celui qu'emploie le pape ou les évêques, ou c'est un pluriel représentant d'autres personnes dont la signature n'apparaît pas au bas de votre lettre?
R Pour répondre à votre question, ce "we", dont vous parlez est une formule sacramentelle qui, à mon avis, doit paraître dans tout mémoire bien préparé, quand une personne parle de ses actions propres, même au singulier.
Q Alors, le "we" qui apparaît dans cette lettre, est le singulier?
R Parfaitement.
Q Il ne représente que vous-même?
R C'est exact.
Q Et, en définitive, si on désacramentalise votre lettre, on pourrait la lire comme "I "

partout?

R Parfaitement.

Q Au deuxième paragraphe de votre lettre, je constate que vous faites l'affirmation que, et je cite en anglais "The memorandum would have most certainly been destroyed, instead of being relayed a-long to the Commission," référant aux faits - à la supposition que vous l'auriez remis à l'administration actuelle. Vous êtes d'accord avec moi, monsieur Koenig, pour constater que c'est une affirmation assez catégorique?

R Je le pensais à ce moment-là, et je le pense encore, précisément parce que ce mémoire exprime de sévéres critiques à l'endroit de l'administration.

Q Avez-vous quelques précédents ou motifs qui vous porteraient à conclure que votre mémoire, s'il avait été transmis à l'administration, aurait été détruit au lieu d'être transmis à la Commission?

R ..... c'est tout simplement ce que je pensais sincèrement, à ce moment-là.

Q En somme, si je comprends bien, vous n'aviez par ailleurs aucun précédent de cas, de fois, d'incidents où le conseil d'administration aurait détruit des documents que les membres lui faisaient parvenir?

R Pas d'incidents spécifiques, non.

Q Ni général?

R Non plus.

Q Alors, votre affirmation catégorique

ici ne représente en somme que ce que vous pensiez au moment où vous l'avez écrit, sans avoir par ailleurs de faits spécifiques ou généraux auxquels référer pour appuyer votre opinion?

R Je ne pensais à ce moment-là, et je le pense encore aujourd'hui, sincèrement.

Q Très bien. Maintenant, vous dites - prenez la phrase suivante, vous dites, et je cite:

"A great number of the Quebec Pilots would definitely like to air their grievances in an orderly manner."

Est-ce que vous faites cette affirmation-là sur la base de rencontre avec les pilotes, les directeurs? Quelle est la base de cette affirmation-là?

R Sur la base de discussions fréquentes avec la plupart des pilotes, et pour représenter certaines affirmations d'un grand nombre de pilotes depuis, disons, mil neuf cent soixante (1960).

Q Je crois que vous avez affirmé avoir assisté à toutes les assemblées générales depuis que vous êtes pilote, si je me rappelle bien?

R ..... je crois avoir manqué les deux premières, mais je ne pourrais pas l'affirmer avec certitude, si ç'a été les deux premières de la Corporation.

Q De la Corporation?

R J'en ai certainement manqué une.

Q Vous en avez certainement manqué une. Est-ce que ça ne serait pas celle de mil neuf cent soixante et un (1961)?

R C'est possible.

Q C'est parce qu'en réponse à monsieur Jacques, tout à l'heure, vous aviez déclaré n'avoir jamais manqué d'assemblée générale annuelle, et peut-être qu'il y avait...

R Je crois que vous avez peut-être perdu la fin de la réponse: Jusqu'à l'insitution de la nouvelle Corporation.

Q Ah bon, je comprends. Mais par ailleurs, vous auriez assisté à toutes les assemblées générales annuelles, sauf dans un cas, vous auriez assisté, semble-t-il, à toutes les assemblées?

R Je crois bien.

Q Et est-ce que les débats à ces assemblées - est-ce que les questions sont discutées à ces assemblées?

R Les questions sont discutées par un nombre restreint de pilotes.

Je ne suis pas prêt à affirmer que tous les pilotes ne pourraient pas discuter, mais je peux par contre affirmer que les pilotes qui posent des questions, qui demandent des informations qui ne sont pas bienvenues, on leur fait sentir très clairement qu'il serait mieux qu'ils se rasseoient et qu'ils se taisent, ou on ne leur répond pas du tout.

Q Vous dites "on fait sentir," est-ce qu'il est arrivé des cas à vous-même, on a refusé de vous communiquer l'information ou de répondre à une question que vous posiez à l'assemblée générale?

R Je crois que oui, au sujet des dortoirs.

Q En quelle année?

R Précisément l'assemblée annuelle de mil neuf cent soixante-trois (1963), en janvier.

Q Est-ce qu'on a refusé de vous répondre? Vous dites "je crois." Vous n'êtes pas sûr?

R Remarquez que je m'efforce de répondre au meilleur de ma connaissance.

J'ai posé la question à monsieur le président du temps, à savoir si on avait tenté d'empêcher la fermeture de ces dortoirs. Là-dessus, monsieur le président m'a répondu qu'on avait protesté. Ce n'est pas du tout ce que je voulais savoir; je voulais savoir si on avait tenté de l'empêcher.

Q Mais on vous a donné une réponse?

R Non, on ne m'a pas donné de réponse, on m'a dit simplement qu'on avait protesté, la fermeture faite.

Q Est-ce que vous avez tenté de savoir si le conseil d'administration avait été mis au courant au préalable de cette décision?

R Je n'ai pas tenté, non, je n'ai

pas tenté.

Q Vous n'avez pas demandé cette question-là. Est-ce que les assemblées générales de votre corporation et de votre association se déroulent dans ce qu'on pourrait appeler généralement dans l'ordre, comparativement à toute assemblée générale où il y a plusieurs personnes?

R Dans un calme relatif, oui.

Q Comparativement - vous avez assisté à d'autres assemblées dans votre vie, sûrement?

R Oui, sûrement.

Q Et comparativement aux autres assemblées générales auxquelles vous avez déjà assistées, est-ce qu'on ne peut pas dire que c'est analogue à un peu toutes les assemblées où se réunissent une soixantaine de personnes?

R Il n'y a pas eu de violence.

Q Est-ce qu'il y a eu des menaces de violence ou des tentatives de violence?

R Il y a eu de fortes réparties de temps à autre, mais il n'y a pas eu de menaces de violence ni de tentative de violence.

Q Et vous déclarez un peu plus loin dans votre lettre: "no violence was ever comtemplated by such men". Vous référez à ce "great number of pilots," non défini un peu plus haut, j'imagine?

R Particulièrement, oui.

Q Maintenant, est-ce que vous voulez insinuer que la violence aurait été comptemplée par

d'autres que ces "great number of Quebec Pilots"?

R Il est possible; c'est possible.

Q C'est possible, mais vous n'êtes pas au courant?

R Je peux vous donner un incident.

Q Alors, donnez un incident où un pilote a déjà menacé d'utiliser la violence? Donnez un incident. C'est important.

R Je n'ai aucune objection, Me Lalonde.

C'était au sujet de l'arrêt de travail, comme on l'a appelé dans le temps. Un certain monsieur m'a fait un appel téléphonique, je crois, 24 ou 48 heures avant le règlement de la grève, et ce monsieur m'a dit simplement: "J'ai entendu dire que tu avais offert tes services pour faire du pilotage," ce que effectivement je n'avais pas fait. Le surintendant des pilotes du temps peut en témoigner. Je ne suis pas au courant si d'autres confrères avaient fait des proposition analogues, mais ce monsieur m'a dit bien clairement, il m'a fait voir très clairement qu'il m'empêcherait certainement d'embarquer à bord, et on n'empêche pas un homme d'embarquer à bord seulement en lui disant de ne pas embarquer.

Q Est-ce que ce monsieur-là s'est identifié?

R Parfaitement.

Q Est-ce qu'il était àjeûn? Enfin, à jeûn, est-ce qu'il était sobre? - Distinction importante.

R Je crois que si, ou du moins, pour savoir très bien ce qu'il voulait dire.

Q Vous croyez que oui. Maintenant, c'est un pilote, n'est-ce pas?

R Parfaitement.

Q Est-ce que ce pilote était un des administrateurs de la Corporation ou de l'Association?

R Non, non monsieur.

Q Est-ce qu'il n'a jamais été administrateur de la Corporation ou de l'Association?

R Je ne crois pas.

Q Ni depuis mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Certainement pas.

Q Et vous dites que vous avez reçu cet appel 24 ou 48 heures avant la fin de l'arrêt de travail?

R Oui. Je ne pourrais pas préciser..... dans ce délai de temps.

Q Vous n'avez pas eu d'autres appels téléphoniques, antérieurement à celui-là, au même effet?

R J'ai eu d'autres appels, mais qui n'étaient pas dans le même sens, et qui ne comportaient pas de menaces.

Q Et c'est le seul cas dont vous pouvez vous rappeler, à cet égard?

R Je crois que c'est parfaitement suffisant.

Q Et le mémoire que vous avez présenté

ici, vous en avez parlé à certains confrères depuis le mois de décembre mil neuf cent soixante et deux (1962), disons, n'est-ce pas?

R J'ai fait lire ce mémoire par au moins 25 de mes confrères.

Q Alors, vos confrères - on peut conclure de ceci, n'est-ce pas, que la majorité, probablement, de vos confrères, ont été au courant que vous présentiez un mémoire à la Commission Royale?

R Je crois que si

Q Et on pourrait presque dire que l'unanimité, ou presque tous les pilotes étaient probablement au courant de la présentation de votre mémoire?

R Il n'y avait pas de secret à ce sujet-là.

Q Est-ce que vous avez été l'objet de quelques menaces, intimidation ou déclaration de ce genre, sauf celle faite par moi à l'assemblée de mil neuf cent soixante et deux (1962), dont vous avez parlé tout à l'heure, vous empêchant - visant à vous empêcher de présenter le mémoire?

R On n'a pas fait de menaces, comme vous dites, on n'a pas tenté de m'intimider, à part de répéter ces articles, que j'étais parfaitement libre de ce faire, seulement que je devrais me préparer à être serré dans la boîte aux témoins, si ce je faisais.

Q Et je pense que c'est ce que vous avez défini tout à l'heure comme étant de l'intimidation,

peut-être?

R Dans certains cas, avec certaine nature, ça peut être très bien de l'intimidation.

Q Maintenant, vous référez, dans la phrase suivante, à "a tissue of lies and falsehood," qui a amené le transfert de la station sur la rive nord, et l'incorporation de la présente administration. J'aimerais que vous me définissiez ces mensonges et faussetés qui ont amené l'incorporation de l'administration présente. Mais tout d'abord, quand vous parlez de l'incorporation de la présente administration, vous voulez sans doute référer à la mise sur pied de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent?

R Parfaitement.

Q Et non pas l'incorporation comme telle de l'administration actuelle, qui n'est pas incorporée?

R .....

Q Alors, qu'est-ce que vous entendez par ces mensonges et faussetés qui ont amené l'incorporation dans la présente administration?

R ..... ce que je veux d'abord dire par là, c'est que je ne peux pas m'expliquer, même encore aujourd'hui, pourquoi toutes ces négociations ont eu lieu, pourquoi tous ces pourparlers ont eu lieu pendant au moins quatre ou cinq ans avant la décision du transfert de la station de pilotage de Pointe au Père aux Escoumains...

Q Excusez-moi de vous interrompre ici;

ma question ne se rapporte pas à la première partie de votre phrase concernant le transfert de la station sur la côte nord; elle se rapporte à l'affirmation, et je relis en anglais: "That a tissue of lies and falsehood brought about the transfer of the station to the North Shore, and the incorporation of the present administration."

Alors, si je lis bien, et je veux attirer votre attention sur la dernière partie de la phrase, ceci signifie: That a tissue of lies and falsehood was brought about the incorporation of the present administration?

R Cest à peu près ça, oui.

Q Bien, si ce n'est pas à peu près ça, pouvez-vous me donner une autre explication, une autre signification à une telle phrase?

R Alors, si vous me laissez continuer ce que j'avais commencé à faire tout à l'heure, j'y arrivais justement.

Q Bien.

R Je parlais des négociations qui ont eu lieu entre certains pilotes et les officiels du département du Transport.

J'ai dit aussi que très peu de pilotes étaient au courant, d'une façon officielle, de ce qui pouvait se traiter, à ce moment-là, très peu étaient au courant des activités de tout ce monde-là.

On entendait dire telle chose ou telle chose, on y croyait plus ou moins, et puis, tout à coup est survenu le bill S 3.

Il y a beaucoup de pilotes, même aujourd'hui, qui sont un peu au courant de ce qu'est le bill S 3; je ne le suis pas très bien moi-même, mais je crois comprendre que le bill S 3, s'il avait passé, donnait...

Q Je m'excuse de vous interrompre, monsieur Koenig, mais là vous parlez du bill S 3, du transfert de la station; ma question, c'est: Quels sont les faussetés et les mensonges qui ont amené l'incorporation de la présente administration?

R Je ne suis pas encore rendu, Me Lalonde; j'arrive à la Fédération, et le tout découlera de la Fédération.

Q Très bien. Alors, voici le bill S 3 qui s'est présenté.

Je crois comprendre qu'on avait l'intention de donner au département les pouvoirs d'exempter tout navire étranger, quelqu'il soit, de droit de pilotage sur le St-Laurent.

Ca n'aurait peut-être pas été fait de façon globale, on aurait choisi par çi par là, au début.

De toute façon, à ce moment-là les pilotes ne savaient trop où donner la tête, en

autant que j'ai pu m'en rendre compte.

Il a été question de la Fédération. On a fait comprendre à tout le monde, en autant que la chose était possible, que la Fédération devenait une nécessité.

Moi, je suis d'opinion, aujourd'hui encore, que l'entrée des pilotes de Québec dans la Fédération n'était pas une chose nécessaire, parce que, par exemple, un navire qui descend les Grands Lacs...

Q Je regrette encore, vous pourrez raconter toute cette histoire plus tard, si vous désirez, mais à date, je n'ai pas encore entendu de mensonge ou de fausseté qui auraient "brought about", - produit l'incorporation de la présente administration.

R Si vous vous armez de patience, Me Lalonde, vous allez finir par saisir.

SUITE A LA PAGE 1,699



Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Est-ce qu'il y en a un de mentionné, un mensonge ou une fausseté? Est-ce qu'on y arrive?

R J'allais vous parler un peu...

LE PRESIDENT:

Il parle relativement à la Fédération, l'incorporation; ça peut être amené par extension à la présente administration.

Q Alors, continuez.

R Merci, Votre Seigneurie.

Alors, le fait qu'on a dit à tous les pilotes que l'entrée des Pilotes du Bas St-Laurent dans la Fédération était une nécessité, à mon avis, n'était pas fondée.

Il était fondé de l'opinion de certains qui étaient intéressés à l'entrée des pilotes du Bas St-Laurent dans la Fédération.

Est-ce que vous aimeriez maintenant que je vous dise pourquoi l'entrée n'était pas nécessaire?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent.

Q Ca ne répond pas à ma question. Vous pourrez peut-être le dire un peu plus tard, mais présentement, je voudrais simplement vous demander: étiez-vous présent à l'assemblée, ou lorsque la décision d'entrer dans la Fédération a été prise?

R J'ai été présent à certaines assemblées. Je dois dire aussi...



Q Ma question: étiez-vous présent à l'assemblée où la décision a été prise d'entrer dans la Fédération?
R Je ne me souviens pas.
Q Vous ne vous souvenez pas. Vous vous souvenez par ailleurs d'avoir assisté à toutes les assemblées de l'Association des Pilotes Licenciées de Québec?
R Jusqu'en mil neuf cent soixante (1960), oui.
Q N'est-il pas vrai que les pilotes du Bas St-Laurent ou de Québec sont entrés dans la Fédération alors qu'ils opéraient encore sous le régime de l'Association des Pilotes Licenciés pour le Hâvre de Québec et en aval?
R C'est vrai.
Q Donc, vous étiez présent à l'assemblée où ç'a été adopté.
R J'y étais.
Q Avez-vous voté contre, à ce moment-là?
R Je ne me souviens pas. Je dois avoir voté contre, je m'y oppose encore aujourd'hui, je dois avoir voté contre.
Q Maintenant, vous ne vous souvenez pas - vous présumez, mais vous ne vous souvenez pas si vous aviez contre, à ce moment-là?
R C'est-à-dire que je ne peux pas dire que par exemple, le genre de vote qui a été pris, je ne sais pas si c'est un vote secret ou un vote à mainlevée. Les votes à mainlevée, en principe, j'y suis opposé, je n'y participe pas.
Alors, si on a voté à mainlevée, je n'y ai pas participé.

Q Et vous n'avez pas de souvenance des faits à cet égard?

R Non.

Q Maintenant, est-ce que des gens vous ont trompés concernant l'incorporation - la mise sur pied de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent?

R Voici, je vais essayer de vous éclairer: j'ai parlé de mensonges, de faussetés. C'était particulièrement ce que je voulais dire par là.

Si le président de cette administration n'avait pas été au pouvoir à ce moment-là, il n'y aurait pas eu d'incorporation, et le présent bureau d'administration, c'est-à-dire le bureau qui a été élu au pouvoir en mil neuf cent soixante (1960), à mon avis, l'a été par des machinations et des discussions entre confrère, - si vous voulez, je vais préciser encore davantage: par exemple, l'élection du nouveau bureau d'administration, en mil neuf cent soixante (1960), a coincidé, comme vous le savez, avec le transfert de la Station de Pilotage aux Escoumins ...

Q Excusez-moi, l'élection du nouveau bureau d'administration en mil neuf cent soixante (1960) - est-ce que vous référez au Conseil d'Administration de l'Association ou de la Corporation?

R De la Corporation.

Q Et n'est-il pas vrai que le Conseil d'Administration de mil neuf cent soixante (1960) était substantiellement le même que celui de l'Association, en mil neuf cent cinquante-neuf (1959)?

R Quand le transfert s'est opéré d'une façon officielle, le bureau n'était plus au pouvoir, le bureau d'adminis-

tration précédente, quand une saison est terminé et qu'on est à la veille d'une assemblée générale, le bureau est dissout, c'est-à-dire sous l'ancien système. Il ne l'est pas maintenant.
Q Alors, il existe un inter-règne, si on peut dire?
R A peu près, oui; il n'y avait pas à ce moment-là de directeurs....
Q Excusez-moi, je ne comprends pas ceci. Selon vous, sous l'ancienne Association, un Conseil d'Administration était élu pour la saison de navigation?
R Parfaitement.
Q Et quand la saison de navigation était finie, ce Conseil d'Administration-là était automatiquement dissout jusqu'à la prochaine assemblée?
R C'est-à-dire que le Conseil continuait à s'occuper effectivement des affaires urgentes qui pouvaient être sur le tapis, mais au moment de l'assemblée, quand les confrères entraient dans l'assemblée, il n'y avait plus de directeurs.
Q Au moment de l'assemblée?
R Le personnage qui avait été président l'année précédente, ordinairement, présidait l'élection, il rendait compte de son administration de la saison précédente.
Q Maintenant, vous avez répondu à ma question tout à l'heure à propos de faussetés et de mensonges en disant que votre explication, que les faussetés et mensonges, quant à l'incorporation, étaient simplement le fait que si leConseil d'Administration qui était au pouvoir en mil neuf cent soixante (1960) n'avait pas été là, il n'y aurait pas eu d'incorporation? C'est votre argument?

R Disons en mil neuf cent cinquante-neuf.

Q C'est votre argument?

R Je crois que si, oui.

Q Merci. Maintenant, c'est là que constituerait la fausseté et le mensonge qui est survenu à ce moment-là?

R Pas du tout, pas encore.

Q Vous n'êtes pas arrivé là?

R Vous voulez tout savoir, écoutez s'il vous plaît.

Voici ce qui, à mon avis, s'est passé, et voici ce que je terme: faussetés.

Comme je l'ai précisé auparavant, il y avait un certain groupe de pilotes qui étaient en faveur du transfert aux Escoumins. Les raisons valables, à part l'argument de distance, sont assez difficiles à préciser.

On peut, par exemple - je suis libre de penser que les pilotes de la Compagnie Saguenay-Terminal auraient profité d'un avantage marqué à conserver leur ligne des Escoumins à Port Alfred, et vice versa; un trajet assez court, comparativement court, et pour lequel ils auraient obtenu un tour complet. Je ne suis pas le seul à penser la chose. Il y a un groupe de pilotes qui, forcément, désiraient l'abolition du pilotage spécial, l'abolition des lignes. Ce groupe de pilotes n'auraient pu réussir sans l'appui d'un autre groupe; disons, par exemple, des indifférents, le groupe du centre.

Q Bien...

R Alors, de connivence avec plusieurs membres du groupe du centre et aussi de plusieurs membres..... les plus âgés qui normalement auraient dû, en principe, être contre

ce projet, qui entraînerait, forcément, à la longue, la disparition du CITADELLE et probablement d'autres avantages dont nous jouissions à ce moment-là, et ce qui a été prouvé par la suite - alors, ces quelques pilotes-là, à mon avis - je dis toujours ce que je crois sincèrement - et remarquez, que j'ai fait lire ce mémoire par vingt-cinq (25) confrères...

Q S'il vous plaît, venez à la réponse le plus vite possible.

R J'y arrive.

Q Il est une heure, et on aimerait bien avoir une réponse à la question à savoir si oui ou non il y a eu des mensonges et de la fausseté dans l'incorporation même de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent?

R J'ai répété tout à l'heure que l'incorporation découlait des événements qui ont précédé l'incorporation, et qu'il n'aurait pas été possible...

Q Alors, si on peut, les mensonges et faussetés - n'est-il pas vrai que les mensonges et faussetés auxquels vous référez, c'est les événements concernant le transfert la Pointe-au-Père aux Escoumins, puis l'abolition des pilotes spéciaux? C'est là que les mensonges seraient survenus?

R Parfaitement, et l'incorporation en avait découlé.

Q C'est à la suite de ces mensonges-là qu'on a ensuite mis sur pied l'incorporation?

R Parfaitement.

Q Vous ne prétendez pas que quant à l'incorporation même, on a menti à des gens?

R Non, je ne suis pas prêt à dire ça.

Q Alors, ça clarifie la phrase que vous employez. La deuxième phrase suivante, l'avant-dernière phrase du paragraphe "They would like", encore ici, la même formule sacramentelle que tout à l'heure, vous référez à vous-même?

R Je réfère à moi-même, quand je dis "they", je parle des pilotes qui ont, soit peur de parler, peur de représailles, ou de se faire dire de s'asseoir quand ils demandent des questions qui ne sont pas bienvenues.

Q Mais, les connaissez-vous ceux-là?

R Je les connais tous, oui.

Q Pouvez-vous les nommer?

R Je ne les nomme pas, je regrette, j'ai bien précisé dans ma lettre que je ne voulais impliquer aucun pilote ni aucun groupe de pilotes.

Q Ne vous rendez-vous pas compte qu'en faisant ceci, vous laissez entendre que peut-être qu'il n'ya personne d'autre?

R Ceci explique le point que personne ne vienne apporter son appui aux griefs ou aux avancés que j'ai déclaré ici.

Q Je vous remercie.

LE PRESIDENT:
Alors, monsieur, sur ce, nous allons ajourner à cet après-midi, et avant d'ajourner, je dois annoncer immédiatement, que nous finirons cet après-midi à quatre heures et demie, à la demande de plusieurs, pour leur permettre de prendre leur avion.

Maintenant, il y a une chose que je vous demanderais de considérer: ça va être la continuation des séances; comme je peux voir, nous ne finirons pas ici à Québec ce soir. Alors, nous avons encore - je ne crois pas pour plus d'une semaine, cependant.

Alors, comme vous le savez, la semaine prochaine, nousallons à Chicoutimi, et nous allons aussi à Churchill .

Ce que nous suggérerions, c'est que nous finissions Québec la semaine du 9 septembre; après ça, la semaine du seize, nous irions continuer à Montréal. Alors, Québec sera fini complètement, comme ça. Nous arrêterions alors une semaine pour après ça avoir encore deux semaines à Montréal, et si ça prend un peu plus de temps, nous pourrions entamer une troisième semaine, et nous aimerions commencer à Toronto, si possible, après - le vingt-huit (28) octobre, après un arrêt de quelques jours, si nous devons prendre plus de deux semaines à Montréal.

C'est le programme que nous avons en vue, et si quelqu'un avait quelque objection ou suggestion, vous voudrez bien nous en faire part.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Mes clients sont d'accord, Votre Seigneurie, ainsi que monsieur Langlois.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
Nous sommes d'accord, Votre Seigneurie.

LE PRESIDENT:
Alors, nous allons ajourner à deux heures et trente cet après-midi, et nous confirmerons, avant ce soir, les dates exactes.

ADVENANT UNE HEURE P.M., LA COUR EST AJOURNEE A DEUX HEURES TRENTE P.M.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT-

Je soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermentée, certifie que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY,
Sténographe officiel.

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

Le vingt-sixième jour de juillet, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

MAURICE KOENIG -
TRANSQUESTION CONTINUEE.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Koenig, continuons, si vous voulez bien, la lettre introductive de votre mémoire. Au quatrième paragraphe, vous déclarez: " Should every Quebec pilot be interviewed in camera by the commissioners, the result would probably be amazing, especially if such pilots be reasonably convinced that they can speak out confidentially, and without fear of reprisals of any kind."

Avez-vous, personnellement, été



l'objet de représailles?

(Déclaration en anglais par le témoin).

Q Maintenant, si vous permettez, qu'est-ce que la question de l'incorporation des anciens pilotes spéciaux dans le tarif de pilotage a à voir avec l'incorporation de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent?

R Ca n'a rien à voir.

Q Ca n'a rien à voir?

R Pas du tout.

Q Quant au second point que vous mentionnez, vous conviendrez avec moi, je pense, que c'est une question d'opinion ou d'argument à savoir si la forme de corporation est plus avantageuse que la forme d'association, n'est-ce pas? Il y en a qui pensent que c'est plus avantageux; il y en a d'autres qui pensent que c'est moins avantageux, n'est-ce pas?

R Au point de vue poursuite, je crois qu'il est assez clair de le constater; alors, c'est l'item qui nous concerne en ce moment.

Q Au début de l'audience, je vous ai posé unepremière question qui était à savoir si vous avez été l'objet de représailles, récemment ou dans le passé, par l'Association ou la Corporation?

R Je ne vois pas, non.

Q Et pourquoi, si vous-même, vous n'avez jamais été l'objet de représailles, croyez-vous

que tous les autres dont vous parlez et que vous mentionnez être au nombre d'au moins cinquante, craindraient des représailles?

R Je crois que cette question..... cette question comporte sa réponse d'elle-même; on a parlé assez souvent, depuis ce matin, que beaucoup de pilotes ont toujours hésité de parler ouvertement devant leurs confrères.

Par exemple, j'avais demandé ici que quelques pilotes soient entendus à huis-clos au cours de ces sessions; c'est une suggestion. Il n'y a pas lieu d'insister. Seulement, il est permis qu'on se demande pourquoi la Fédération s'objecte si fortement à ces audiences à huis-clos.

Q Qui vous a dit que la Fédération s'objectait aux audiences à huis-clos?

LE PRESIDENT:

Je crois devoir ici informer l'audience et tous ceux concernés que ce n'est pas la Fédération qui s'objecte à la tenue de séances à huis-clos, c'est la Commission elle-même.

C'est la règle de conduite qui a été adoptée dès le début, et on ne voyait pas où nous pourrions aller si nous avions des faits qui nous

étaient rapportés à huis-clos, sans que les autres parties intéressées avoir la chance de transquestionner, parce que, comme on a vu, comme tous ceux qui ont suivi nos séances ont pu voir, c'est peut-être long, fastidieux et ennuyeux d'avoir une transquestion par plusieurs avocats, mais comme on voit, un fait qui est donné par un témoin, de très bonne foi, lorsque la transquestion est finie, nous avons peut-être une impression tout à fait différente de la portée réelle de ce fait.

Alors, c'est un système qui a été établi depuis des centaines d'années, et je crois que c'est le seul système qui existe qui peut nous donner une certaine certitude relativement à l'exactitude des faits: c'est que le témoin, dans son témoignage, subisse le feu de la transquestion. Bien souvent, on rend témoignage sur des choses qu'on croit absolument véridiques, qui enfin ne sont pas vraies, et c'est de toute bonne foi qu'on le fait.

Mais, avec la transquestion, il

appert que ce sont des impressions, ou que ce sont des conclusions qu'on a pu tirer de faits qui n'étaient pas exacts.

Alors, c'est pourquoi ce système de transquestion a plus de chance d'apporter la vérité.

Mais la vérité complète et parfaite, en ce bas monde, est absolument impossible, avec les limites de notre nature humaine, mais ce système, je crois que c'est encore ce qu'il y a de mieux.

D'ailleurs, c'est ce qui est appliqué dans toutes les cours.

Alors, c'est l'expérience, entre autre, vous voyez dans les cours criminelles, si tout se faisait in camera, sans que la partie adverse puisse entendre, il y a bien des gens qui seraient condamnés injustement. C'est pour cela que nous avons établi ce système, et je crois qu'à date nous avons qu'à nous en féliciter.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Merci, Votre Seigneurie.

LE TEMOIN:

Excusez-moi...

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Je ne pense pas qu'il est nécessaire de poursuivre cette ligne de questions davantage.

R Tout de même, Me Lalonde, j'insisterais bien pour dire que j'ai reçu une communication de la Fédération, tous les confrères ont reçu cette communication, à l'effet que la Fédération avait protesté énergiquement contre les audiences à huis-clos.

LE PRESIDENT:

Q Contre quoi?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Contre la tenue d'audiences à huis-clos.

LE PRESIDENT:
A tout évènement, ces protestations-là ne nous sont pas venues, parce que ç'a toujours été notre intention que les séances soient toujours publiques, et d'ailleurs, c'est ce qui a été dit à notre première réunion du vingt (20) décembre à Ottawa.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Et d'ailleurs, Votre Seigneurie, en ce qui concerne ce point-ci, il en a été question entre moi-même, des représentants de la Fédération, et le conseiller juridique de la Commission, lors d'une entrevue, au sujet des audiences à huis-clos, et nous avons eu une discussion très claire à ce sujet.

LE PRESIDENT:
Le seul cas où il pourrait y avoir des séances à huis-clos, ce sera lorsqu'il sera question de ligne de conduite gouvernementale, où l'intérêt public sera en jeu.

Alors, là, il pourra peut-être y en avoir, mais avant qu'il y en ait, tout le monde sera mis au courant, et je ne suis pas prêt à dire qu'il y en aura.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
J'ai ici un document remis parle témoin et qui est le rapport du président de la Fédération des Pilotes

du St-Laurent au quatrième congrès, Hôtel Estérel, Ste-Marguerite, Québec. C'est évidemment le rapport de l'année, au début de mil neuf cent soixante-trois (1963), fin de janvier, début de février mil neuf cent soixante-trois (1963), et un passage de ce rapport déclare:

"Nous sommes catégoriquement opposé à ce que des parties à cette enquête puissent se faire entendre derrière des portes closes."

Q Maintenant, monsieur Koenig, la fin de l'avant-dernier paragraphe de votre lettre déclare "The submission of this memorandum is the expression of those who feel that they owe it to themselves to make an effort," etc., etc. Vous avez mentionné ce matin que le mémoire que vous présentiez était votre mémoire à vous-même, et lorsqu'on trouvait l'expression "we" il fallait lire "je"; et lorsque vous employez l'expression "those" ici, est-ce que vous référez à plusieurs personnes que vous représentez, ou si vous parlez généralement, sans référer à personne en particulier?

R Je réfère aux pilotes qui, par la teneur de ce paragraphe, n'oserait pas parler autrement, ou, s'il n'ose pas parler, ils espèrent toutefois que quelqu'un parlera en leurs noms.

Q Il n'y en a pas beaucoup, de ceux-là?

R Il y en a certainement un grand nombre.

Q Les avez-vous interviewés personnellement?

R Certainement.

Q Combien sont-ils, à votre avis?

R Tel que j'ai décrit plus haut, à peu près les deux tiers du nombre, dans une mesure ou une autre; certains, dans une certaine mesure; les autres, cent pour cent en faveur des protestations.

Q Pourquoi n'oseraient-ils pas parler?

R Pour la même raison, maître Lalonde, que quand un vote à main levée est demandé, plusieurs regardent pour voir qui lève la main, et décident par la suite s'ils lèveront ou non.

Q S'ils sont les deux tiers, est-ce que ça ne ferait pas une majorité?

R Ca ferait la majorité, en autant qu'elle se produise.

Q Pourquoi ne se produit-elle pas, s'ils sont les deux tiers; vous êtes au courant, vous, vous les connaissez?

R C'est précisément parce que c'est une "péculiarité" qui est spéciale au district de Québec.

Q Caractéristique tout à fait particulière à cette circonscription?

R Je le crois sincèrement, à cause

d'un concours de circonstances tout le long des années.

Q Maintenant, êtes-vous en mesure de les nommer, ces deux tiers là?

R Je suis en mesure de les nommer, mais vous savez très bien que je ne le ferai pas.

LE PRESIDENT:

Sur la question de les nommer, je ne crois pas que nous puissions le faire, parce que ça nous entraîne-rait dans un interrogatoire trop long; il faudrait savoir les circonstances de chacun, parce qu'il y en a à cent pour cent, et d'autres, c'est en partie; et à part ça, il faudrait faire venir ces gens-là pour voir si c'est vrai.

Ceux qui n'ont pas le courage de donner leur opinion et d'affirmer leur opinion devant la Cour, c'est qu'on ne doit pas tenir compte de leur attitude ou de leurs idées, puisqu'ils ne les ont pas exprimées.

Alors, actuellement, on ne peut pas tenir compte de ceux qui ne sont pas ici. C'est bien malheureux, mais telle est la situation: Tout le monde peut être entendu, et on ne



doit que féliciter, je crois, le témoin monsieur Koenig d'avoir le courage de ses opinions. Nous sommes en démocratie, tout le monde a droit à ses opinions, personne n'a un monopole de la vérité, et c'est ce dont nous avons besoin pour arriver à une preuve, et c'est une bonne chose que ce soit discuté pour voir si les motifs qui militent en faveur sont des motifs raisonnables, et si les uns ont plus de force que les autres, et après discussion, on décide d'une ligne de conduite à suivre.

Alors, l'opposition, en démocratie, est une chose qui doit exister, et personne ne doit avoir honte d'être dansl'opposition.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Si je comprends bien, Votre Seigneurie, si on applique cette règle-là, tant que l'opposition ne s'identifie pas, ou si même elle peut être en majorité, le témoignage ne vaut pas plus que le témoignage de celui qui donne le témoignage.

LE PRESIDENT:

Ce qui n'est pas prouvé reste pas prouvé; on ne peut pas en tenir compte.

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Prenons maintenant votre mémoire même, monsieur Koenig. Vous déclarez au paragraphe 4 de la page 1 que l'institution de cette Commission Royale donnera peut-être à plusieurs pilotes l'opportunité de se prononçer sur la question. Je ne voudrais pas faire de chinoiseries ici, mais n'est-ce pas que cette Commission donne l'opportunité à tous les pilotes de se prononçer sur les problèmes de pilotage, que l'opportunité est là pour tous, mais que seuls quelques braves comme vous sont prêts à en profiter?

R C'est pourquoi il fallait certainement dire que la Commission serait en mesure de questionner un grand nombre de pilotes, à condition toutefois que ceux-ci se présentent; c'est précisément ce que "peut-être" voulait dire.

Q Passons maintenant à la fin de la page 2. Vous parlez du vaisseau Citadel. Si je ne m'abuse, ce vaisseau, ce navire était assez âgé, à la fin, vers mil neuf cent cinquante-neuf (1959) ou mil neuf cent soixante (1960)?

R Il n'était pas tellement âgé, en ce qui concerne les navires qui ne vont pas en

haute mer, et il avait cependant la vie dure; il avait été réparé quelques fois, ce qui n'avait pas coûté très cher. La dernière réparation avait coûté, je crois, cinq mille dollars ($5,000.00); il fonctionnait encore très bien.

Q Les pilotes pouvaient, d'une certaine façon, vivre à bord du navire; du moins, coucher à bord du navire?

R Ils ne vivaient pas à bord, mais il était d'utilité temporaire, de temps à autre, pour deux ou trois heures, quelques minutes, quelques fois, mais tout de même, ça en valait la peine, et ça évitait un bon nombre de dépenses inutiles.

Q Est-ce qu'il n'est pas vrai que plusieurs pilotes pouvaient embarquer à bord pour la nuit, pour faire les voyages la nuit?

R Les pilotes qui habitaient le Citadel étaient une exception, et le cas, toujours, confirme la règle.

Q N'est-il pas vrai que vous pouviez avoir des nuits où il y avait une dizaine de pilotes à bord du Citadel?

R C'est très possible, oui.

Q Et qui étaient affectés, -qu'ils prévoyaient être affectés à certains navires durant la nuit, et qu'ils se rendaient à bord du Citadel?

R Parfaitement, oui.

Q Avez-vous été mis au courant d'un accident survenu dans le port de Halifax et à St-Jean,

alors que des bateaux-pilotes ayant plusieurs pilotes à bord ont été victimes d'accidents, et plusieurs pilotes ont été noyés?

R Il y a eu un cas à Halifax, durant la guerre, ce à quoi on pouvait fort bien s'attendre; c'était des circonstances exceptionnelles.

Celui de St-Jean, c'était quelque chose d'assez sérieux, mais il n'y avait pas tellement de pilotes à bord, et puis, ils n'étaient pas couchés, personne.

C'a été certainement dû à une négligence quelconque, soit mécanique ou soit humaine; il y a certainement eu négligence quelconque quelque part, c'est-à-dire de la part du navire qui les a coulés, ou soit de la part du bateau-pilote lui-même.

Q Page 2, vous dites que deux facteurs principaux - dans le milieu du premier paragraphe - deux facteurs principaux sont entrés en évidence, l'un étant surtout que le respect traditionnel de l'autorité - l'autorité avec un grand A - sembla diminuer d'intensité, et l'autre que l'âge et l'expérience semblaient compter de moins en moins. A quelle autorité référez-vous ici? Parlez-vous de l'autorité en général?

R Il y a l'autorité en général, l'autorité d'Ottawa en général, et ces délégations d'autorité, soit à Québec, et finalement, l'autorité des pilotes eux-mêmes sur les apprentis.

Q Sur les apprentis?

R Parfaitement, oui.

Q Et, j'imagine, aussi, l'autorité du conseil d'administration sur ses membres?

R Oui, entre autre chose.

Q Maintenant, vous êtes entré pilote en mil neuf cent cinquante et un (1951) seulement?

R En mil neuf cent cinquante et un (1951), oui.

Q Et vous dites qu'à la suite de la guerre, ces phénomènes se sont manifestés?

R Graduellement, comme dans toutes les classes de la société, d'ailleurs, pas seulement le pilotage.

Q Comment avez-vous pu comparer avec la situation antérieure, puisque vous n'étiez pas là avant mil neuf cent cinquante et un (1951)?

R J'étais là depuis mil neuf cent quarante-cinq (1945) pour faire mon apprentissage, et j'étais très bien au courant de ce qui se passait auparavant.

Q Par ce que vous avez entendu dire?

R J'étais sur les lieux depuis mil neuf cent quarante-cinq (1945), d'abord.

Q Mais avant la guerre?

R Avant, avant la guerre, je voyageais souvent ici; tous les mois, je venais ici, dans le Québec.
Q Vous n'étiez pas encore ni pilote ni apprenti?
R Non, mais j'étais très au courant de ce qui se passait, parce que j'étais très intéressé.
Q Maintenant, la phrase suivante, vous ajoutez à ces facteurs ce que vous appelez la malheureuse duplicité d'un groupe de pilotes d'âge moyen, et d'après votre définition, c'est de trente-cinq à cinquante-cinq ans, n'est-ce pas?
R .....
Q Encore là, j'ai regardé monsieur Larousse qui définit "duplicité" de la façon suivante: mauvaise foi, hypocrisie. C'est bien ça que vous voulez dire?
R Pas tout à fait, mais ça s'approche beaucoup de cette définition-là.
Q Est-ce que vous auriez un autre terme que vous auriez mieux aimé, maintenant qu'on vous donne la définition de ce terme-là?
R Je dirais plutôt que ça veut dire que quelqu'un est de connivence avec un groupe, tout en n'ayant pas l'air.
Q Alors, c'est de l'hypocrisie?
R A peu près, oui.
Q Et ce groupe de pilotes d'âge moyen est-il considérable?
R Je crois avoir dit plus tôt: une trentaine.
Q Une trentaine de pilotes d'âge moyen, de trente à cinquante-cinq ans?

R A peu près, oui; je ne peux pas préciser, enfin, les compter, si vous voulez.

Q De trente-cinq à cinquante-cinq ans. Et ce groupe-là constituait un groupe homogène qui a permis qu'il y ait une conspiration par laquelle, utilisant de duplicité, ils essayaient d'arriver à des fins qui sont en particulier d'abolir les pilotes de ligne et le transfert de la station sur la côte Nord?

R Surtout l'abolition de pilotes de ligne, à n'importe quel prix.

Q Et vous dites, si j'ai bien compris vos paroles, monsieur: ces gens-là paraissaient être en faveur de l'abolition des pilotes de ligne alors qu'ils ne l'étaient pas en fait?

R Il y en a plusieurs qui ne l'étaient pas, parfaitement.

Q Sur quoi vous appuyez-vous pour faire une telle affirmation?

R Je m'appuis, par exemple, sur le témoignage d'un pilote de ligne lui-même, qui est maintenant à sa retraite, et lequel pilote j'ai moi-même remplacé dans cette ligne en question qui était New-Zealand Shipping Company; ce pilote m'a révélé par la suite: "Je suis bien heureux d'apprendre que c'est toi qui m'a remplacé", alors que quelqu'un l'avait approché pour lui demander de le recommander, ce qui m'avait énormément surpris, parce que le monsieur en question s'avouait fortement contre les pilotes de ligne.

Q Contre les pilotes de ligne. Alors là, ce que nous avons, c'est du ouï-dire par ouï-dire?

R Ce n'est pas tout à fait du ouï-dire.

Ce pilote, je suis certain, si les choses en viennent là, sera en mesure de venir corroborer la déclaration que je viens de faire.

Q Maintenant,est-ce que quelqu'un - est-ce que c'est le seul cas que vous ayez à l'esprit pour justifier l'affirmation que vous mentionnez ici?

R Je crois que c'est suffisant pour donner un peu l'idée de ce qui pouvait se passer.

Q Alors, ce cas-là vous permet d'affirmer qu'il y avait duplicité ou hypocrisie d'un groupe de pilotes d'âge moyen, et qu'il y avait une conspiration.

R Je crois que c'est suffisant, oui.

Q Plus loin, vous dites: "Le pilotage - encore au paragraphe suivant - alors en existence, devint une cause de friction. La plupart des jeunes pilotes, aussi bien que certains pilotes plus âgés qui manquaient peut-être un peu de compétence...." Encore là, je ne veux pas vous chercher noise, mais c'est une affirmation qui est certainement bien entourée de précautions - certains pilotes plus âgés qui manquaient peut-être un peu de compétence - est-ce qu'ils en manquaient, de compétence, ou non?

R Je crois que ce manque de compétence est bien connu de tous mes confrères. Je ne veux ici nommer personne, mais les quelques-uns qui réellement en manquaient sont très bien connus.

Q Alors, vous dites qu'ils en manquaient sûrent: pas "peut-être"?

R Il en manque toujours quelque part, dans toutes les classes de la société, dans quelque groupe que ce soit, surtout parmi les pilotes, autant qu'ailleurs.

Q Vous considérez-vous comme un pilote compétent?

R ..... disons que je connais mon affaire, et que je suis toujours prêt à apprendre de quelqu'un qui est plus âgé que moi et qui a plus d'expérience que moi.

Q Mais vous n'apprendrez jamais rien de quelqu'un plus jeune que vous?

R A moins qu'il ne prouve que ses dires sont très bien avancés.

Q Mais on ne parle pas de dires, on parle d'expérience, de compétence professionnelle.

R Justement, il y a beaucoup d'expérience qui s'acquiert aussi au cours des conversations qu'on a avec des confrères qui manoeuvrent un bateau ici, un bateau là.

Alors, c'est tout à fait ce que je voulais dire.

Q Les pilotes plus âgés, dont vous parliez, est-ce que vous les jugez plus compétents ou moins compétents que vous?

R Dans une certaine mesure, oui; ça dépend sous quel angle vous posez la question. Dans un sens oui, et dans l'autre, non.

Q Là, vraiment, je ne comprends absolument plus rien. Est-ce que vous les considérez plus compétent que vous?

R En fait d'expérience, oui, bien qu'ils ne s'en servent pas toujours peut-être comme ils devraient le faire.

En expérience, je ne peux pas les dépasser; vingt ans de plus, c'est vingt ans de plus.

Q Je crois que je me suis mal exprimé dans la façon - je réfère à la phrase que vous employez dans votre mémoire, vous dites: "Aussi bien que certains pilotes plus âgés qui manquaient peut-être un peu de compétence". Ces pilotes-là auxquels vous référez, vous devez avoir des gens à l'esprit?

R Certainement.

Q Est-ce que vous les considériez plus compétents ou moins compétents que vous?

R Je crois qu'il serait préférable que je ne réponde pas à une question pareille.

Q Bien, écoutez, c'est vous qui l'avez inscrite dans votre mémoire, ce n'est pas moi qui a écrit ça, que certains pilotes plus âgés qui manquaient peut-être un peu de compétence déploraient le fait qu'ils n'étaient pas pilotes de ligne.

R Alors, laissez-moi ajouter simplement que pour le fait même que ces pilotes n'avaient pas de ligne, ils n'étaient pas pilotes spéciaux, dans certains cas, c'était sûrement parce qu'ils avaient manqué de compétence, parce que leur record ne justifiait pas peut-être une recommandation, ou encore parce qu'ils avaient été malheureux, que les circonstances n'avaient pas marché en leur faveur, parce qu'ils n'avaient pas un ami, ou parce qu'il n'y avait pas eu de vacance à ce moment-là dans une ligne, au moment où ils étaient disponibles.

Q Alors, donc, dans un cas ou l'autre, ça peut être un facteur de compétence; mais n'est-il pas vrai que dans l'ensemble des cas, c'était simplement le fait, comme vous

avez mentionné, qu'il n'y avait probablement pas de vacance, ou qu'ils n'avaient pas ce que vous avez appelé un "ami" pour les recommander.

R Je crois que dans la plupart des cas, c'est sûrement ça, parce que le manque de compétence, comme vous dites, n'est pas une généralisation ; c'est un petit groupe qui est très bien connu.

Q Et en conséquence, un pilote spécial n'était pas nécessairement plus compétent qu'un pilote de tour de rôle?

R Je crois que la meilleure réponse à cette question est de dire que la recommandation ayant été faite par le pilote senior de la compagnie, qui ordinairement était déjà là depuis vingt-cinq, trente ou trente-cinq ans, il n'allait sûrement pas recommander quelqu'un qu'on lui renverrait sur le nez par la suite comme étant incompétent.

Q Mais s'ilse retirait, il n'y avait aucune difficulté?

R Ce n'était pas toujours le cas, et d'ailleurs...

Q Est-ce qu'il y avait une étude du dossier du pilote, avant qu'il soit nommé pilote spécial?

R Je ne crois pas. Une simple lettre de recommandation du pilote senior était suffisante, et je ne vois pas pourquoi il y aurait dû y avoir autre chose, parce que la compagnie qui avait engagé un pilote avait confiance en sa bonne foie; ils connaissaient ses capacités.

Q Maintenant, à votre connaissance, y a-t-il jamais eu étude du dossier?

R Je ne crois pas, non.

Q D'ailleurs, vous mentionnez qu'il y avait du favoritisme et un peu de partialité dans le choix des candidats. Vous avez connu ça?

R Il y en avait certainement un peu, oui, de favoritisme et de partialité, ce qui arrive partout ailleurs.

Q Maintenant, dans le cas de la nomination du pilote spécial, vous dites qu'il n'y avait pas d'étude du dossier qui était faite par le pilote sénior qui recommandait quelqu'un à la Compagnie. A votre connaissance, y avait-il une étude du dossier par la Compagnie?

R Là, la chose est possible, je ne sais pas du tout; il arrivait que par exemple, dans certains cas, par exemple, j'ai été transféré de New-Zealand Shipping à McLean Kennedy, et j'étais au courant que des conversations téléphoniques se sont échangées entre les directeurs des deux compagnies pour demander la permission de l'une avant d'entrer dans l'autre.

Q Maintenant, n'aviez-vous pas été aussi pilote spécial pour la Saguenay Terminal?

R Parfaitement, oui.

Q Et vous avez abandonné cette compagnie, à un moment donné, ou quoi?

R On m'a remercié de mes services.

Q Et pourquoi vous a-t-on remercié de vos services? Est-ce qu'on avait fait une étude de dossiers après coup, ou quoi?

R Je ne crois pas, parce que j'ai été cinq (5) ans pour cette compagnie, et il y a eu - on a donné comme

raison qu'il y avait eu un retard à un certain navire, une fin de semaine, qui avait pris un peu de temps, à s'amarrer, pour des raisons..... qui m'ont paru un peu chancelantes.

En tout cas, le navire était parti le samedi soir quand même, et il était arrivé à Montréal, et puis j'ai su par la suite qu'un télégramme avait été envoyé par un de mes confrères dans la même compagnie, à un autre confrère, lui disant que je serais remercié, et de faire immédiatement application, qu'il aurait la position.

Ceci prouve, encore une fois, qu'on peut avoir des amis et des ennemis dans tous les coins.

Q Mais tout ça encore, c'est du ouï-dire? C'est ce que vous avez entendu dire?

R Ce n'est pas ce que j'ai entendu dire du tout, j'ai vu une copie de ce télégramme, à ce moment-là.

Q Du télégramme d'un pilote à un autre pilote?

R Parfaitement.

Q Disant que vous seriez remercié?

R Oui.

Q Il est bien possible que ce soit une décision que la compagnie ait prise à elle seule?

R Il est fort possible, mais je soupçonne fortement le contraire.

Q Maintenant, venons-en à cette fameuse question du transfert sur la Côte Nord; je crois que c'est une question qui a été débattue pendant plusieurs années, n'est-ce pas?

R En autant qu'on en a parlé ce matin, oui.

Q Et quand, à votre avis, a-t-on commencé à parler du transfert sur la Côte Nord?

R Je dirais..... on a commencé, vaguement, quatre ou cinq ans avant que ce soit effectivement fait.

Q Alors, vers mil neuf cent cinquante-cinq (1955)?

R A peuprès, oui.

Q Dans votre mémoire, vous dites, au bas de la page 3, début de la page 4, que le Département du Transport prit bien garde de ne jamais se compromettre, et on n'apprit jamais rien, bien qu'un nombre restreint de pilotes donnait alors l'impression d'avoir en leur possession informations et documents qui étaient refusés à leurs confrères. Est-ce que le Ministère des Transports vous a refusé des documents à vous?

R Pas à moi personnellement, non.

Q En avez-vous jamais demandé, de ces documents, dont des confrères donnaient l'impression qu'ils...

R Je n'en ai pas demandé.

Q Qui avait ces documents en sa possession?

R Je n'en ai pas demandé, parce que ce n'était pas à ma place de faire la chose, c'était au bureau de direction du temps.

Le bureau de direction, je ne sais pas s'ils l'ont fait ou non; ils étaient certainement au courant des rumeurs.

Ils ont agi de la même façon que la majorité des pilotes qui n'en croyaient pas leurs oreilles, au début, et qui ont commencé à douter par la suite.

Q Alors, vous n'êtes pas au courant si le Comité de Direction du temps a demandé ou essayé d'obtenir ces documents?

R Non, je ne suis pas au courant.

Q Mais alors, connaissez-vous des pilotes, d'autres pilotes, à qui des documents ont été refusés?

R Non, je n'en connais pas.

Q Alors, pourquoi affirmez-vous que le Département du Transport prit bien garde de ne jamais se compromettre, et on n'apprit jamais rien, bien qu'un nombre restreint de pilotes donnaient alors l'impression d'avoir en leur possession informations et documents - et là, je souligne - qui étaient refusés à leurs confrères?

R Certainement, est-ce qu'il est permis - est-ce qu'il n'est pas permis de se demander pourquoi tout le monde qu'eux n'étaient pas avertis de ce qui se tramait?

Q Mais vous dites que ç'a été refusé à des confrères. Pour qu'il y ait refus, il faut que ce soit demandé?

R Pas nécessairement, pas nécessairement.

Q Expliquez-moi ça; ça devient intéressant.

R Je crois que s'il y a quelque chose de ce genre qui se préparait, il aurait été très raisonnable que tous les pilotes en soient avertis, du moins pour obtenir leur opinion. Et, leur opinion, on la leur a demandée au dernier moment, quand probablement les décisions étaient déjà prises.

J'ai , par exemple, une lettre du sous-ministre des Transports du temps qui me demande mon opinion, qui a demandé celle de tous les pilotes, et lesquelles opinions il

serait peut-être fort intéressant de lire séparément si on avait le temps.

On m'a répondu qu'on tenait compte de toutes les objections que je présentais, qui sont en substance les mêmes que celles du mémoire, et ça finit par là.

LE PRESIDENT:
Et, à la décharge du Ministère des Transports, je dois dire ici que quand il agissait autrement, ou comme la dernière fois que vous mentionnez, onlui reproche aussi de communiquer directement avec les pilotes, parce que d'après les règlements, le Ministère des Transports ne devrait communiquer qu'avec le Comité des Pilotes.

LE TEMOIN:
R Justement, Votre Seigneurie.

LE PRESIDENT:
Et nous sommes arrivés à Halifax, le Département avait communiqué directement avec les pilotes, et puis on lui en fait un reproche, actuellement.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Votre Seigneurie, je n'ai pas changé d'idée depuis l'opinion que j'ai exprimée à Halifax, que le Département devrait

communiquer directement avec le Comité local des Pilotes.

LE PRESIDENT:

C'est marqué dans les règlements; pour employer l'expression anglaise: "Normal channel of communication".

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Qu'il plaise à la Commission, je suis le témoignage et la transquestion sur le texte anglais du mémoire de monsieur Koenig, et je constate qu'il y a des différences de sens qui sont évidentes entre les deux textes.

Je voulais tout simplement attirer l'attention de la Commission sur ce point-là, et pour en citer un, relativement aux dernières questions, je cite: "En leur possession, informations et documents qui étaient refusés à leur confrères", tandis que le texte anglais se lit comme suit: "Appeared to be in possession of a certain amount of information which was denied the others".

LE PRESIDENT:

Evidemment, comme en français il y a une double interprétation, ça ne veut pas

dire que le document a été refusé, ça veut peut-être dire que les pilotes avaient l'impression qu'il y avait des documents qui avaient été refusés à d'autres, alors qu'eux-autres mêmes affirmaient que ç'avait été refusé à d'autres, alors qu'en fait ils n'avaient pas été refusés; il peut y avoir les deux interprétations.

SUITE A LA PAGE 1736

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Maintenant, encore sur cette déclaration, c'est tout simplement une impression que vous aviez?

R C'était une impression comme ceci: que les pilotes qui en parlaient ouvertement devaient être certainement au courant de quelque chose; ils n'avaient pas inventé la chose qui s'est produite effectivement par la suite.

Q Vous laissez entendre que les pilotes ne parlent qu'en s'appuyant toujours sur des documents ou informations qu'ils ont reçus d'avance?

R La chose se produit assez souvent.

Q Maintenant, vous dites, à la page 4: "Particulièrement des hommes d'expérience qui auraient dû être plus sensés, pour des raisons que nous soupçonnons connaître." Pourriez-vous nous expliquer vos soupçons?

R Je crois que c'est assez facile: Les gens de qui je parle appartiennent au groupe du centre, les indifférents, ceux qui sont sur la clôture, et qui attendent que le vent souffle soit d'un côté ou de l'autre.

Dans le cas présent, il était déjà question, lors de l'abolition des lignes, il était déjà question qu'on instituerait des classes de pilotes.

C'était ces pilotes-là, qui avaient

déjà des lignes, qui étaient en danger, qui étaient nous tous, de les perdre; mais ce sont tout simplement , parce qu'ils avaient un certain âge, et ils étaient à peu près assurés de faire partie de la classe A, c'est pourquoi, pour ne pas antagoniser personne, ils n'ont rien dit.

Q Maintenant, au début du paragraphe suivant, vous parlez d'une entente, en mil neuf cent cinquante-neuf (1959), soixante ('60), entre les pilotes mécontents d'une part, et le département du Transport d'autre part, laquelle fut tenue plus ou moins secrète." Ces pilotes mécontents-là, est-ce qu'ils étaient nombreux?

R Les pilotes mécontents étaient assurément tous ceux qui ne faisaient pas partie des lignes, à ce moment-là, et qui n'avaient rien à perdre; ceux aussi qui avaient été refusés l'avantage - s'étaient vu refuser l'avantage de faire partie d'une ligne, pour une raison ou pour une autre; ceux qui avaient été dans les lignes et qui ne s'étaient pas accordés parce qu'ils n'avaient pas marché de concert avec leur confrère dans la ligne.

Je crois que ça forme déjà un groupe de mécontents.

Q Et combien y en avait-il, de pilotes, dans les lignes, approximativement, à cette époque?

R En mil neuf cent cinquante-neuf

(1959), la proportion était assez bien balancée; sur 77, en mil neuf cent cinquante-neuf (1959), il y en avait 37 ou 38.

Par contre, en mil neuf cent cinquante-trois (1953)...

Q En mil neuf cent cinquante-trois (1953), on ne parlera pas de ça. En mil neuf cent cinquante-neuf (1959), vous dites: 37 ou 38 dans les lignes?

R A peu près la moitié.

Q A peu près la moitié. Et est-ce qu'il n'y avait pas des gens, dans les lignes, qui étaient aussi des mécontents, ou des gens dont vous avez parlé tout à l'heure, de duplicité?

R Oui, il ne faut pas l'oublier.

Q Oui, mais i l y avait ces gens-là, n'est-ce pas?

R Il y en avait certainement.

LE PRESIDENT:

Ils devaient avoir des mauvaises lignes, ceux-là.

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Et en mil neuf cent cinquante-neuf (1959), on m'informe qu'il y avait 75 pilotes, en mil neuf cent cinquante-neuf (1959). Est-ce que c'est possible?

R C'est possible; 75 ou 76, 77.....
Q Si on ajoute les mécontents, que vous appelez, tous les gens en dehors des lignes, plus ce groupe de pilotes d'âge moyen coupable de duplicité, est-ce que ça ne fait pas la majorité?
R Ca fait à peu près la majorité, et c'est justement malheureux - et j'ai oublié, tout à l'heure, de préciser que ceux qui étaient déjà dans les lignes, bon nombre d'entre eux croyaient bien les conserver, n'est-ce pas? Il faut s'entendre là-dessus.
Q Mais, hélas, ça faisait la majorité contre la minorité?
R Hélas, oui.
Q Et pour revenir à notre première question que je vous ai posée ce matin, est-ce que les règles de la démocratie, hélas aussi, n'est pas que la majorité prévaut?
R Malheureusement; et ils n'ont pas toujours raison.
Q Ca, c'est une autre question. Maintenant, encore en rapport avec ce fameux transfert, vous rappelez-vous d'une lettre adressée au ministre des Transports, le douze (12) février mil neuf cent cinquante-huit (1958), dont vous avez probablement copie, et qui était signée par 26 pilotes, y incluant vous-même, favorisant l'établissement d'une station de pilotage - c'est-à-dire s'opposant à l'établissement d'une station de pilotage au Cap Bon Désir, sur la côte Nord?

R Parfaitement.

Q Je vous montre ce document, et voudriez-vous me dire si vous vous rappelez d'avoir signé un tel document, dont j'ai une simple photocopie présentement, l'original étant sans doute dans les dossiers du ministère des Transports?

R Oui, je l'ai bien signée.

Q Est-ce que jepourrais, Votre Seigneurie, déposer ce document comme pièce 598, sujet, si vous voulez, à ce que le ministère fournisse l'original, si vous jugez à propos?

LE PRESIDENT:

Le témoin a identifié la lettre; alors, c'est suffisant.

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q La lettre est du douze (12) février mil neuf cent cinquante-huit (1958), et elle est adressée à l'Honorable ministre du Transport à Ottawa. Substantiellement, ce document, en définitive, était une déclaration d'opposition au transfert sur la côte Nord, n'est-ce pas?

R Oui, à peu près, oui; je n'ai pas relu la lettre, je ne me souviens pas très bien de tout ce qu'elle contient.

LE PRESIDENT:

Pourriez-vous montrer la lettre au

témoin, s'il vous plaît?

LE TEMOIN:

R Oui c'est bien ça.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q C'estbien ça, n'est-ce pas?

R Oui.

Q Alors, vous trouvez dans ce document une liste d'arguments contre l'établissement d'une station sur la côte nord?

R Parfaitement, oui.

Q Maintenant, vous rappelez-vous d'avoir adressé une lettre au secrétaire de l'Association des Pilotes de Québec le seize (16) mars mil neuf cent cinquante-huit (1958), et qui se lit comme suit:

"Cher monsieur, Je vous prie instamment de faire lecture des présentes au cours de la prochaine assemblée de messsieurs les directeurs de l'Association.

Attendu que de nouveaux faits ont été portés à ma connaissance au sujet du projet gouvernemental au Cap Bon Désir, " - sur la côte Nord, n'est-ce pas?

R Très bien.

Q "lesquels faits viennent complètement à l'encontre des renseignements que je possédais d'abord.

Attendu que ma seule objection à ce projet visait la rareté des communications entre Québec et cet endroit, et que l'amélioration de ces mêmes communications a été démontrée à ma satisfaction, faisant, par conséquent, disparaître cette objection.

Attendu aussi, que bon nombre des pilotes qui ont signé la requête contre le projet Bon Désir ont démontré, par la suite, que leurs objections avaient été plus ou moins valables, tout en accordant une moindre importance au bien général du pilotage en général qu'à leurs intérêts personnels.

Je désire aujourd'hui répudier tout à fait l'existence de ma signature sur cette requête, considérant que j'ai autorisé l'opposition de la dite signature sans être en possession de tous les renseignements nécessaires.

Je demande donc à messieurs les directeurs d'accepter cette rétractation de ma part, et je leur demande aussi de considérer qu'il est toujours possible, et pas du tout humiliant, de changer d'opinion quand ce changement est motivé par des faits nouveaux, lesquels l'emportent sur les fausses représentations, même si elles paraissaient d'abord justifiées et de bonne foi.

Merci de votre bonne attention, et je vous pris de me croire,

Votre tout dévoué, Maurice Koenig."

Vous souvenez-vous d'avoir adressé cette lettre-là?

R Très bien, je m'en souviens.

Q Voudriez-vous l'identifier, s'il vous plaît?

R .....

Q La signature qui apparaît est bien la vôtre?

R C'est bien la mienne, oui.

Q Alors...

LE PRESIDENT:
Vous allez la produire?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Oui, s'il vous plaît.

LE PRESIDENT:
599.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Donc, cette lettre, qui a suivi d'environ un mois la signature de la requête précédente, déclarait en substance que la seule objection que vous aviez à l'établissement d'une station sur la côte nord, au Cap Bon Désir, était les mauvais moyens de communication, et que vous étiez maintenant satisfait que les moyens de communication étaient satisfaisant sur la côte Nord, n'est-ce pas?

R Oui.

Q C'est la substance du document - et que vous déclarez être victime, en définitive, de fausses représentations?

R A ce moment-là, oui.

Q Dès mil neuf cent cinquante-huit (1958), vous étiez victime de fausses représentations?

R J'aimerais beaucoup que vous me demandiez ce qu'étaient ces fausses représentations.

Q Bien, c'est vous qui parlez de fausses représentations dans votre lettre, ce n'est pas moi. Vous déclarez à la fin qu'il n'est pas du tout humiliant de changer d'opinion quand ce changement est motivé par des faits nouveaux, lesquels l'emportent sur les fausses représentations, même si elles paraissaient d'abord justifiées et de bonne foi. Encore là, vous faites une déclaration de fausses représentations sans lespréciser. Si vous voulez les préciser, libre à vous, mais le document ne les indique pas.

R Je crois qu'il est préférable que je les précise avant que vous poursuiviez un contre-interrogatoire comme celui-ci.

Q Je vous en prie?

R Alors, à ce moment-là, au cours de l'hiver mil neuf cent cinquante-neuf (1959), soixante ('60) - mil neuf cent cinquante-huit (1958), cinquante-neuf ('59), n'est-ce pas...?

Q Ici, nous sommes au seize (16) mars

mil neuf cent cinquante-huit (1958).

R Alors, c'est l'hiver mil neuf cent cinquante-sept (1957), cinquante-huit ("58).

J'étais, à ce moment-là, directeur de l'école de marine de Montréal, et j'ai reçu une invitation par lettre de signer une requête. On me disait simplement que c'était pour la côte sud, c'était au sujet de l'établissement d'un poste de pilotage sur la côte nord, et comme la lettre était un peu vague, j'ai téléphoné le même soir, avant d'autoriser ma signature à apparaître sur le document, et j'ai demandé des précisions. J'ai demandé: "C'est bien de St-Simon que vous voulez parler?"

Alors, il n'était question que de Trois-Pistoles, et je me suis bien informé, j'ai pris un mois pour le faire, et c'est par la suite que j'ai répudié ma signature, parce que je ne favorisais pas du tout Trois-Pistoles, pour une très bonne raison, entre autre: C'est que le projet de construire un poste de pilotage à Trois-Pistoles semblait avoir été dessiné, élaboré sur une petite carte, de façon à le faire condamner définitivement. On indiquait, par exemple...

Q Excusez-moi de vous interrompre, capitaine, mais la lettre du douze (12) février mil neuf cent cinquante-huit (1958), et votre lettre du seize (16) mars mil neuf cent cinquante-huit (1958) ne parle que du Cap Bon Désir. La requête du douze (12)

février mil neuf cent cinquante-huit (1958) est une opposition à l'établissement d'une station au Cap Bon Désir, et votre lettre du seize (16) mars mil neuf cent cinquante-huit (1958) enlève cette opposition à l'établissement d'une station de pilotage sur la côte Nord, au cap Bon Désir. Alors, il faudrait que votre explication se rapporte à ces deux lettres, ces documents-là, et non pas à Trois-Pistoles.

R Absolument, mais seulement que je ne suis pas en faveur d'établir un poste au Cap Bon Désir, il était seulement question de choisir entre Bon Désir et d'autre part.

Alors, à ce moment-là, j'avais choisi St-Simon, et j'étais sous l'impression que le document choisissait St-Simon.

Le document, effectivement, ne choisissait pas St-Simon, il choisissait Trois-Pistoles. On projettait de construire...

Q De quel document parlez-vous? Le document 598?

R Le premier document.

Q Le premier document produit comme pièce 598, où on déclare faire une opposition collective au cap Bon Désir?

R Oui. Alors, c'est le premier document que j'ai signé en opposition au Cap Bon Désir, en faveur de St-Simon, bien qu'il ne soit pas mentionné là, mais par le fait que cette requête s'opposait au

Cap Bon Désir, j'étais sous l'impression qu'il voulait dire: St-Simon.

Q Ah bon.

R J'ai toujours été reconnu comme un champion de St-Simon.

Q Ayant découvert que vos co-signataires de ce document favorisait non pas St-Simon, mais Trois-Pistoles, vous avez retiré votre opposition au Cap Bon Désir, par la lettre du seize (16) mars?

R Parfaitement.

Q Déclarant que non pas que la raison de votre changement d'opinion était parce que vos collègues n'appuyaient pas St-Simon mais Trois-Pistoles, mais plutôt parce que les moyens de communications étaient devenus satisfaisants sur la côte Nord?

R ..... j'ai donné, à ce moment-là, cette raison-là; j'avais de très bonnes raisons pour le faire.

Q Oui, mais votre lettre est un retrait d'objection à l'établissement d'une station au Cap Bon Désir?

R Justement.

Q C'est tout. Et en définitive, vous étiez prêt, à ce moment-là, à ce qu'il y ait une station sur la côte Nord?

R Parce qu'il n'y avait pas moyen de faire autrement.

AJOURNEMENT DE QUELQUES MINUTES.



Q Alors, monsieur Koenig, la lettre que vous expédiiez le seize (16) mars, donc, même si la raison n'apparaît pas à sa face même, la raison fondamentale est que la majorité de vos confrères étaient pour Trois-Pistoles alors que vous étiez pour St-Simon?

R Oui.

Q Alors, ce serait la réelle raison. Vous avez toujours été contre Trois-Pistoles, vous?

R Pas nécessairement, pas nécessairement. Au début, d'ailleurs, on n'avait pas très bien considéré l'endroit, je crois même qu'au début, j'avais signé une requête en faveur de Trois-Pistoles, au début.

Q Ce serait avant cette lettre-là?

R Oui.

Q Et c'est avant ça - avant votre lettre du seize (16) mars mil neuf cent cinquante-huit (1958), produite comme pièce 599, et dans laquelle vous retirez votre objection au Cap Bon Désir?

R Je crois que c'est plus tard que ça.

Q Est-ce que ce serait beaucoup plus tard que ça, ou si ça ne serait pas plutôt en mil neuf cent cinquante-neuf (1959), disons?

R Oui, peut-être l'année suivante, oui.

Q Mais pas en mil neuf cent soixante (1960)?

R C'est possible, c'est possible.

Q Je vous montre la pièce 595; la pétition que vous auriez signée est bien celle produite comme pièce 595?

R C'est bien celle-là, oui.



Q N'est-il pas vrai que cette pétition a été signée avant que le sous-ministre des Transports vous consulte, chaque pilote personnellement?

R Je ne peux pas préciser la date.

Q Vous ne vous rappelez pas?

R Non.

Q Vous rappelez-vous que la question du transfert de la Station de Pilotage sur la Côte Nord ait été discutée à une assemblée générale, en mil neuf cent soixante (1960)?

R C'est fort possible; je ne peux pas préciser, aussi, si je m'en souviens ou non.

Q Je vous montre un extrait certifié conforme du procès-verbal de l'assemblée générale annuelle des membres de l'Association des Pilotes Licenciées pour le Hâvre de Québec et en aval, tenue le treize (13) janvier mil neuf cent soixante (1960)?

R Oui.

Q Et cet extrait se lit comme suit: "Station de Pilotage: On discute des conditions de la glace au nord et au sud et du projet de déplacement de la Station de Pilotage de Pointe-au-Père. Monsieur L.A. Larue propose, secondé par monsieur G.Edouard Koenig" - c'est bien vous?

R Ce n'est pas moi, c'est un de mes oncles.

Q "de prendre le vote secret sur la question de la Station de Pilotage afin d'avoir le sentiment des membres. Adopté unanimement. Il est décidé d'enregistrer

ce vote avant l'élection.

Le rapport du vote: monsieur le président déclare que trente-quatre membres ont voté pour le nord, vingt-huit pour le sud, et un pour Pointe-au-Père. Copie certifiée conforme, Québec, le 26 juillet 1963, Wilfrid Ménard, secrétaire-trésorier."

Vous rappelez-vous d'avoir été présent à cette assemblée?

R Je ne me rappelle pas.

Q Puis-je déposer cette pièce comme 600, un extrait du procès-verbal de l'assemblée générale annuelle des Membres de l'Association des Pilotes Licenciés pour le Hâvre de Québec et en aval, tenue le 13 janvier 1960.

Cet extrait démontre donc qu'une majorité des pilotes présents à cette assemblée se sont prononcés en faveur du transfert sur la Côte Nord, n'est-ce pas?

R Certainement, il y avait beaucoup de fluctuation.

Q J'attire aussi votre attention sur le fait que cette décision avait été prise par vote secret.

R C'est fort possible.

Q Pour les fins du dossier, Votre Seigneurie, je crois qu'il y avait soixante-dix-sept pilotes dans la circonscription, à cette époque, comme pilotes brevetés de la circonscription.

Maintenant, vous parlez dans votre mémoire, à la page 4, vous déclarez ce qui suit: "D'après les

apparences, un marché fut conclu, lequel, à notre opinion, fut néfaste pour la majorité des pilotes de Québec, et surtout les pilotes de ligne." Tout ça, c'est une question d'opinion de votre part?

R Par ça, j'entends ceci: il n'y avait pas majorité, il y avait moitié moitié, comme j'en ai parlé.

Q Vous avez parlé de quoi?

R Les pilotes de ligne et les pilotes de tour de rôle.

Q Mais vous déclarez ici cependant: "D'après les apparences," - parlez-vous de la phrase que je viens de vous lire?

R Je crois que vous avez parlé que la chose avait été nocive à la majorité des pilotes, et qui étaient à ce moment-là pilotes de ligne.

Q Non, excusez-moi, je lis votre texte, et c'est bien indiqué: "D'après les apparences, un marché fut conclu, lequel, à notre opinion, fut néfaste pour la majorité des pilotes de Québec, et surtout les pilotes de ligne"?

R Parfaitement.

Q Mais là, c'est une pure opinion que vous émettez; vous n'avez pas de preuve à l'appui de ce marché-là, qui avait été conclu entre le Ministère et les pilotes?

R Les preuves ont été fournies par la suite, quand le Ministère a enlevé le CITADELLE et nous a fait perdre certains avantages.

Q Quels étaient ces certains avantages que vous avez perdus?

R Dabord, le CITADEL, comme je l'ai mentionné, qui ne doit pas être minimisé; ensuite, la perte de l'allocation pour les repas, qui était de cinquante cents (0.50¢) par repas - le montant est peut-être minime, mais c'est surtout le principe qui s'applique ici - la perte des dortoirs à Québec, qui a directement découlé de tout cet enchaînement.

Est-ce que ce n'est pas suffisant pour le moment?

Q Ce sont les grands privilèges auxquels vous référez?

R C'est assez important, oui.

Q Maintenant, à la fin de la page 4, vous dites: "Et ce fut ainsi qu'au printemps de mil neuf cent soixante (1960), exactement un siècle après la constitution de la première Corporation des Pilotes de Québec, à la grande détresse de la plupart des pilotes, et à la grande satisfaction de quelques-uns qui avaient machiné la destruction de l'ancien système, le Port des Escoumins devint le nouveau poste de pilotage." Sur quoi vous appuyez-vous pour déclarer quil s'agit de la grande détresse de la plupart des pilotes?

R Parce que, comme je l'ai dit tout à l'heure, qu'un grand nombre de pilotes étaient pilotes de ligne; les pilotes de ligne ont tous perdu le bonus qui équivalait à un montant assez considérable, assez appréciable.

Les plus désappointés ont été ceux qui croyaient conserver leurs lignes et qui, malgré tout, les ont perdues, en dépit des ententes cordiales qu'ils avaient eues.

Q Maintenant, est-ce que le fait que la majorité présente à une assemblée générale ait voté en faveur du

transfert de Pointe-au-Père aux Escoumins n'est pas une preuve suffisante à l'effet que ce transfert avait l'appui de la majorité?

R Je ne suis pas prêt à dire la chose.

Q Même si ceci a été pris sous vote secret?

R Vote secret, à une occasion.

Q A cette occasion-là en particulier?

R Parfaitement, oui.

Q Alors, ça ne vous suffit pas?

R Ca ne me suffit pas.

Q Maintenant, à la fin de la page, vous dites: "On protesta - en parlant du transfert - de partout, pilotes, Fédération des Armateurs et capitaines de navire. Tout ne servit de rien". Est-ce que vous auriez une copie des protestations de la Fédération des Armateurs?

R Je n'ai pas de copie de la protestation de laFédération des Armateurs, mais je sais qu'ils ont certainement protesté, soit par conversation, ou à la suite d'entretiens avec leurs capitaines respectifs; je n'ai pas de document pour le prouver.

Q Mais vous savez qu'ils ont protesté; auprès de qui? Auprès de l'Association? Auprès du Ministère des Transports?

R Je sais que certaines compagnies ont tenté de conserver leurs pilotes, mais qu'on leur a simplement dit qu'il était trop tard.

Q Là, vous parlez des pilotes de ligne?

R Parfaitement.

Q Votre affirmation se rapporte au trans-

fert de Pointe-au-Père à la Côte Nord, aux Escoumins, et vous dites "on protesta", référant à ce transfert, et non pas aux pilotes de ligne, référant à ce transfert - de partout, pilotes, Fédération des Armateurs - je vous demande sur quoi vous appuyez-vous pour déclarer que la Fédération des Armateurs s'est opposée au transfert de Pointe-au-Père à la Station des Escoumins?

R Parce qu'à ce moment-là, j'ai piloté plusieurs navires, et je n'ai pas entendu autre chose que des réflexions des commandants des navires respectifs qui en avaient causé avec leurs agents.

Q Alors, c'est du ouï-dire, encore une fois?

R Qui me suffit à moi.

Q Qui vous suffit?

R Parce que j'ai pleine confiance en ces gens-là.

Q Maintenant, un agent n'est pas la Fédération des Armateurs, n'est-ce pas?

R Il en fait partie.

Q Maintenant, vous aussi, vous faites partie d'une corporation et d'une association, ici, et votre opinion n'est pas nécessairement celle de la Corporation ou de l'Association, n'est-ce pas?

R Je fais partie de la Corporation contre mon gré, je vous le répète.

Q Mais vous faites partie de l'Association?

R Oui, comme la plupart des pilotes le sont.



Q Comme...?

R Comme la plupart des pilotes.

Q N'est-il pas vrai que tous lespilotes sont membres de l'Association?

R Non monsieur.

Q Quels sont ceux qui sont en dehors de l'Association des Pilotes Licenciées?

R Ceux qui ont été reçus à partir de mil neuf cent soixante (1960).

Q Sur quoi vous appuyez-vous pour faire cette déclaration?

R Parce que je doute fort que les pilotes qui ont été reçus après mil neuf cent soixante (1960) ont signé la feuille d'acceptation.

Q Vous en doutez, mais est-ce que vous en êtes sûr?

R Je ne peux pas le prouver, mais je serais fort surpris que vous me montriez une signature.

Q C'est une présomption, encore une fois? Vous supposez qu'ils ne sont pas membres de l'Association?

R Je crois que je mettrais ma main au feu.

Q Mais vous avez assisté à des assemblées de l'Association en mil neuf cent soixante et un (1961) et mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R .....

Q Enfin, après mil neuf cent soixante (1960), vous avez assisté à des assemblées de l'Association et de la Corporation des Pilotes Licenciées?

R Oui.

Q N'est-il pas vrai que vous avez vu présents à ces assemblées des pilotes qui se sont joints à la Corporation, qui ont été admis après mil neuf cent soixante (1960), et qui ont assisté à l'assemblée de l'Association?

R C'est fort possible, c'est fort possible.

Q Est-ce que ce n'est pas une présomption? Savez-vous oui ou non si ces membres-là sont membres de l'Association?

R Je ne crois pas; il faut qu'ils signent l'acte d'adhésion, on n'est pas membre sans avoir signé quelque chose.

Q Vous n'avez rien pour appuyer ce que vous déclarez, que ces membres-là ne sont pas membres de l'Association, sauf un doute dans votre esprit?

R Montrez-moi une signature.

Q Vous n'avez jamais songé à vous informer s'ils avaient signé?

R Démontrez-moi le contraire, sinon elle n'existe pas.

Q Vous n'avez jamais songé vous présenter au bureau de la Corporation pour aller vérifier si ces membres-là étaient membres de l'Association?

R Non.

Q Et ça vous suffit?

R Ca me suffit, parfaitement.

Q Si nous passons à la page 6 de votre mémoire, vous référez à un document signé, à un vieil accord de cinquante-cinq ans, concernant je ne sais quoi, parce que vous ne le mentionnez pas dans votre mémoire. Avez-vous vu ce vieil

accord de cinquante-cinq ans?

R Je n'ai pas vu cet accord, non.

Q Si c'est un document, il doit exister?

R Certainement qu'il existe.

Q L'avez-vous jamais vu?

R Je ne l'ai jamais vu.

Q Savez-vous où il est?

R C'est-à-dire, je ne l'ai jamais vu - j'en ai vu des extraits quelque part que je pourrais peut-êtrerepêcher cet automne, si je suis encore en vie, je les ai chez moi.

Q Vous avez des extraits d'un accord entre le Ministère et les Pilotes?

R Parfaitement.

Q Quel est ce document, ce vieil accord de cinquante-cinq ans? Quel est l'objet de cette entente-là?

R Je croisque ç'a été assez clairement expliqué ce matin; je vais le répéter pour votre bénéfice:

Il fut un temps, en mil neuf cent cinq (1905) où le poste de pilotage était établi au Bic, où il y avait même une loi qui défendait à un commandant d'embarquer son pilote en bas du Bic...

Q Mais vous n'avez jamais vu ce document?

R Vous vouliez savoir, n'est-ce pas, quel était cet accord?

Q Oui.

R Alors, je vais vous le dire, précisément.

Q Mais si vous ne l'avez jamais vu, vous allez simplement me référer aux extraits que vous avez en votre possession.

R Cet accord nous a été répété textuellement par les anciens pilotes, et à force de l'entendre, plusieurs d'entre nous le connaissent par coeur.

Q Et là, c'est la garantie du trois cents dollars($300.00) au moment de la retraite?

R Oui, entre autres choses.

Q Quelles autres garanties?

R Le paiement complet de la chambre, pendant tout le temps que le pilote est hors de son domicile.

Q Est-ce que vous aviez ça à Pointe-au-Père, le paiement complet des repas et pension?

R Non, ç'avait diminué.

Q C'était diminué à cinquante cents (0.50¢) du repas?

R Le Département avait invoqué le coût de la vie qui montait.

Q Pour le diminuer?

R Pour le diminuer.

Q Et pour faire disparaître la contribution à la pension?

R Oui, parfaitement.

Q Au bas de la page 7, vous vous plaignez du fait que les deux dortoirs de l'édifice du pilotage à Québec ont été vidés de leur contenu et fermés. Ceci fut fait sans avertissement, au milieu de la nuit, et en autant que nous le sachions, avec l'assentiment des deux bureaux de Direction de Québec et de Montréal. Sur quoi vous appuyez-vous pour faire cette déclaration de l'assentiment du bureau de Direction?

R Voici, Me Lalonde, sur quoi je me base:

J'étais présent, un moment donné, au bureau du pilotage à Québec, et j'ai été témoin d'une très vive altercation entre les membres du district de pilotage de Québec - Trois-Rivières...

Q Entre des membres, des pilotes de cette circonscription-là?

R Oui.

Q Très bien.

R. Et ces membres discutaient l'un l'autre au sujet de ces dortoirs-là, la disparition de ces dortoirs, et finalement il y en a un qui a dit à l'autre - ils étaient trois - de se taire, que c'était le Comité de Montréal qui avait approuvé la chose d'abord, et que par la suite le Comité de Québec avait donné son assentiment.

Q Est-ce qu'il était un de l'administration de la circonscription de Montréal.....?

R Je ne peux pas préciser.

Q ... celui qui a parlé?

R Je ne peux pas dire.

Q Vous ne savez pas?

R Non.

Q Vous êtes-vous donné la peine d'aller vérifier au bureau de votre Corporation et de votre Association si effectivement le bureau de direction avait donné son assentiment?

R Je me suis informé lors de la dernière assemblée annuelle de ce qui avait été fait pour empêcher cette chose.

Q Oui, et est-ce qu'on ne vous a pas répondu que le Ministère - que la Corporation des Pilotes avait fait

parvenir une protestation au Ministère, à cet égard?

R On m'a répondu ça, mais je trouvais qu'il était un peu tard pour empêcher la chose de se produire.

Q Avez-vous vérifié si eux ont eu le temps d'être prévenus, étant donné que d'après votre propre affirmation, ce déménagement fut fait sans avertissement, au milieu de la nuit? Comment auriez-vous pu prévenir un tel déménagement fait subitement, et pour employer votre expression "sous la forme d'une guerre-éclair"?

R Je crois qu'il est ici permis de se demander comment le Département pouvait faire une chose pareille sans en discuter d'abord avec les deux comités respectifs.

Q Là, vous vous posez une question.

R Et il est permis que je me la pose.

Q Vous vous posez une question, mais en définitive, vous n'avez aucun fait sur lequel vous appuyer?

R Le fait demeure: ces lits sont disparus.

Q Les lignes sont disparues, ça c'est sûr - ah, les lits? Ah oui, ça c'est bien, oui, aussi. Est-ce que vous avez demandé de prendre connaissance de la lettre qui a été expédiée par la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent à monsieur Baldwin, en protestation de la fermeture des dortoirs?

R Je ne l'ai pas demandé, parce que je savais à ce moment-là que ça ne servait à rien.

Q Vous étiez convaincu qu'il n'y avait pas moyen de faire changer le Ministère d'avis?

R Je ne crois pas, pas du tout.

Q Vous dites, à la page 8, que le département peut maintenant prendre des décisions irrévocables et sans appel, prcisément à cause des nombreuses lacunes qui existent dans les relations entre le ministère du Transport et les pilotes du district de Québec. Est-ce que le département - est-ce qu'il y a eu des changements substantiels dans les pouvoirs du département, en autant que vous le sachiez, entre mil neuf cent cinquante-cinq (1955) et mil neuf cent soixante-trois (1963), dans les pouvoirs?

R Je me souviens d'un temps où il n'y a pas bien des années, le département n'aurait jamais pris des mesures comme celle qui a été mentionnée antérieurement, sans en avoir parlé aux pilotes.

Q Ma question, encore une fois, capitaine Koenig, est: Est-ce qu'il y a eu des changements dans les pouvoirs du ministère durant les dix dernières années, en autant que l'autorité de pilotage est concernée?

R Il y en a certainement eu.

Q Avez-vous examiné - avez-vous vu ces changements-là dans quelque texte de loi?

R Je ne les ai pas vus, mais je considère les résultats.

Q Et ça vous suffit, encore une fois?

R Ca me suffit parfaitement.

Q Monsieur Koenig, combien de personnes étaient en faveur de St-Simon comme station de pilotage, tel que vous l'indiquez dans votre mémoire?

R .....

Q N'est-il pas vrai qu'il n'y avait que deux pilotes, c'est-à-dire un qui donnait une opinion ouvertement soit le pilote Duchesne, et vous-même, depuis que vous l'avez révélée par ce mémoire?

R C'est possible, c'est possible que officiellement, il n'y ait que nous deux.

Q Mais officieusement, il y en a d'autres?

R Officieusement, certain.

Q Mais il n'y a pas moyen de les connaître, ceux-là?

R Je ne crois pas, non.

Q A la page 12 et suivantes, vous fustigez la passivité de vos confrères, et vous vous plaignez encore une fois qu'un grand nombre d'anciens pilotes spéciaux, pour des raisons assez difficiles à comprendre, semblaient comploter avec les dissidents. Vous avez eu - avez-vous déjà eu l'occasion de surprendre quelques réunions de ces comploteurs?

R .....

Q De ces conspirateurs?

R Non, ils avaient grand soin de ne pas se compromettre.

Q Ils faisaient ça en cachette, en un mot?

R Absolument.

Q Mais par ailleurs, votre perspicacité vous a permis de les surprendre?

R Je ne suis pas le seul à les avoir surpris.
Q Plusieurs d'entre vous les ont surpris?
R Absolument, aussi.
Q Les deux tiers, je pense, de la Corporation - de l'Association?
R Les deux tiers de l'association ont surpris les réunions secrètes?
Q Oui? C'est ça, parce que vous dites: Plusieurs, tout à l'heure. Je vous ai demandé quels étaient les plusieurs qui étaient mécontents, etc. Vous avez dit que ça pouvait s'élever jusqu'à les deux tiers?
R Je ne crois pas que la définition du mot " plusieurs" soit si élastique que ça.
Q Alors, là, c'est seulement quelques uns?
R Quelques uns.
Q Et vous appuyez ceci, par hasard, et je cite, page 12: "Nous avons par hasard entendu des bribes de conversations jetant un peu de lumière sur leur attitude," et là, je vous cite: "Nous croyons que ces derniers, tout en s'appliquant à donner l'impression d'être de connivence avec les pilotes dissidents, étaient convaincus, en leur fort intérieur, que les lignes ne seraient jamais abolies. C'était là un double jeux..." ce que vous appeliez la dissidence, tout à l'heure?

R Parfaitement.

Q "... et les jeunes pilotes ont profité de la situation." Pouvez-vous me dire comment on peut aller vérifier dans le fort intérieur de ces gens-là? Comment faites-vous ça?

R On ne peut pas vérifier dans le fort intérieur des gens; on se demande un peu par la suite comment les choses ont pu se passer, et on arrive à certaines conclusions, comme je l'ai fait moi-même.

On a des conversations avec ses confrères, alors, les conversations concordent, par la suite; comme vous avez dit, certaines bribes nous arrivent, les gens, au cours de peut-être une beuverie, ou autrement, laissent échapper quelques mots, et on finit par en savoir assez pour se faire une opinion.

Q Et là, ça vous permet de faire une supposition?

R Qui est, je crois, assez fondée.

Q Et ça vous suffit?

R Ca me suffit, parfaitement.

Q Très bien. Maintenant, l'abolition des pilotes spéciaux, vous avez mentionné le fait que le transfert de la station de la côte sud à la côte nord avait été débattu durant plusieurs années, et vous avez mentionné: Environ depuis mil neuf cent cinquante-cinq (1955), je crois?

R Je crois, oui, à peu près.

Q La question des pilotes spéciaux a aussi été débattue, n'est-ce pas, durant de nombreuses années, dans votre organisme, dans votre groupement?

R Oui, certainement.

Q Et aussi longtemps que la question du transfert de la station?

R Un peu plus longtemps, je crois.

Q Ca remontrait à plus longtemps?

R Oui.

Q Quand vous êtes entré dans le pilotage comme pilote, en mil neuf cent cinquante et un (1951), est-ce qu'il était question, à ce moment-là, de l'abolition éventuelle des pilotes de ligne?

R Je n'en entendais pas parler à ce moment-là, non.

Q Mais un peu plus tard? Entre mil neuf cent cinquante et un (1951) et mil neuf cent cinquante-cinq (1955)?

R Même plus tard que ça.

Q Et quand même, c'est une affaire qui a pu se dérouler sur une période de quatre ou cinq ans?

R Parfaitement.

Q Et c'est ça que vous appelez une guerre éclair, en page 13 de votre mémoire?

R Il y a une nuance entre la guerre éclair dont vous parlez et un mouvement soudain, qu'on ne prévoit pas, et qui se produit tout à coup,

après des négociations, au cours desquelles - desquelles on n'était pas au courant, et une décision qui nous arrive d'un ciel bleu, un soir que personne ne s'y attendait.

Q Alors, le ciel bleu, ç'a été durant les quatre ou cinq années qui ont précédé la décision, durant laquelle toute cette question était débattue, d'après vous?

R Le ciel bleu, ç'a été la nuit où le transfert des stations de pilotage a été décidé.

Q Parlons des pilotes spéciaux; je ne parle pas du transfert de la station; on parle des pilotes spéciaux, vous dites que la question a été débattue durant quatre ou cinq ans?

R Débattue.....

Q Et maintenant, vous dites que c'est arrivé d'un ciel bleu, un bon matin, la décision de mettre fin au système de pilote de ligne?

R Parce que la décision demettre fin aux pilotes de ligne a été prise en même temps, au ministère.

Q Maintenant, vous dites qu'il y a une différence entre guerre éclair et décision rapide, mais je vous rappelle que ce n'est pas moi qui ai choisi l'expression "guerre éclair"; c'est vous, à la page 13.

R Justement, toutes ces choses n'auraient pas pu se produire si on les avait vues de la bonne façon.

Q Et durant les quatre ou cinq années que ç'a été débattu, personne n'a eu le temps de prévoir qu'éventuellement une décision serait prise ?
R Il y avait toujours eu friction entre les pilotes de ligne et les pilotes de tour de rôle depuis de nombreuses années. Ce n'était rien de nouveau.
Q Ca, ça me suffit encore, je vous remercie. Maintenant, au paragraphe suivant, vous dites: "Ayant remporté la victoire, quelles que soient les pertes encourues, les quelques dissidents devinrent les satisfaits, puisque la forteresse avait été enlevée," c'est-à-dire la disparition des lignes, les quelques dissidents devinrent les satisfaits. Est-ce qu'ils ne devinrent pas la majorité?
R Eventuellement, oui, parce qu'il y avait beaucoup de nouveaux pilotes qui étaient reçus à ce moment-là, ils n'étaient pas au courant des avantages dont on jouissait auparavant.
Q Alors, en définitive, ce que vous appelez "les quelques dissidents," ç'a été la majorité?
R En définitive, ç'a été les quelques dissidents qui avaient réussi à amener les groupes du centre à se joindre à eux, ainsi qu'un groupe des plus âgés, et qui croyaient conserver leur ligne et qui ne les ont pas conservées.
Q N'avez-vous pas été au courant de requêtes signées par la majorité des pilotes, vers la fin de mil neuf cent cinquante-neuf (1959), recom-

mandant une demande d'abolition des systèmes de ligne, et la mise sur pied d'un système de pilotes de classe, comme dans la circonscription de Montréal?

R C'a peut-être circulé, telles requêtes, mais je ne me souviens pas de les avoir vues.

Q Vous ne vous souvenez pas seulement de les avoir signées?

R Je ne me souviens pas, certes pas.

Q Maintenant, venons-en à la dictature, page 13: Ce matin, vous avez mentionné, - mon confrère Me Jacques vous a posé quelques questions en rapport avec cette fameuse dictature, et si je me rappelle bien, on a essayé de définir ce matin aussi qu'est-ce que c'était qu'un régime de dictature, et les notes que j'ai prises semblent démontrer, ce matin, que vous avez apporté à l'appui de votre argument deux faits: le premier étant qu'à une assemblée, vous avez demandé un vote secret sur une question, et que la décision à savoir s'il devait y avoir vote secret a été prise à main levée?

R Parfaitement.

Q La seconde étant l'adoption par la Corporation d'un amendement au règlement, je crois, ou d'un règlement en faveur duquel les administrateurs assistant à des assemblées se voyaient allouer un demi-tour pour chaque assemblée?

R Je ne crois pas avoir demandé un amendement à ce sujet-là.

Q Non, ce que je dis: Le deuxième fait

que vous avez apporté à l'appui des régimes de dictature dans votre circonscription à l'effet que l'assemblée générale des membres ait décidé d'accorder aux directeurs une allocation d'un demi-tour par assemblée?

R C'est vrai.

Q Ce sont les deux faits sur lesquels vous vous appuyez pour qualifier le régime que vous avez à Québec de régime..... de forme de dictature?

R Ces deux faits, à part du fait que je suis contre mon gré membre de la Corporation existante, que je suis contre mon gré membre de la Fédération des Pilotes, Fédération des districts de pilotes; je suis aussi contre mon gré forcé de défrayer des dépenses, les détails desquelles ne me paraissent pas suffisants et que je trouve exorbitants

Q Alors, c'est ça qui vous fait vivre un régime dictatorial?

R Je crois que vous auriez les mêmes sentiments si vous viviez dans les mêmes circonstances.

Q Hélas, je dois faire partie d'une association qui s'appelle le Barreau, et je n'ai malheureusement pas le choix. Je vous montre la pièce 592, et qui représente les règlements de l'Association des Pilotes licenciés pour le havre de Québec et en aval, et j'attire votre attention sur la clause numéro 30 en vertu de laquelle tous les membres de l'Association, et en vertu d'un règlement adopté le vingt-huit

(28) septembre mil neuf cent cinquante-neuf (1959), avant la mise sur pied de la Corporation, n'est-ce pas...

R Parfaitement.

Q En vertu de laquelle tous les membres de l'Association des pilotes licenciés sont membres de la Fédération des Pilotes du St-Laurent et du Canadian Merchant Service Guild, et que les cotisations à ces diverses associations doivent être payées à même le fonds commun, cet amendement ayant été adopté conformément aux règlements, par la majorité de plus des deux tiers des membres de l'Association?

R Parfaitement.

Q Alors, cette situation dont vous vous plaignez, elle prévaut tant sous le régime de l'Association que sous le régime de la Corporation.

R J'ai toujours déploré que les circonstances aient forcé l'Association du temps à se joindre à la Fédération.

Q Mais vous ne vous rappelez pas d'avoir voté contre une telle Association - excusez-moi - une telle affiliation à la Fédération?

R Je ne me souviens pas.

Q Et ce que vous venez de me mentionner, ça vous suffit pour qualifier le régime dans lequel vous vivez de régime de forme dictatoriale? Ca suffit?

R Je crois que je pourrais peut-être faire la même déclaration avec moins de preuve à l'appui .

Q Alors, c'est amplement, à votre avis, c'est plus que nécessaire?

R Je n'aime pas qu'on touche à mon salaire sans mon autorisation.

Q Est-ce que vous n'avez pas signé, justement, une autorisation?

R Pas à l'endroit de la Corporation.

Q Est-ce que vous n'avez pas signé une formule d'adhésion à la Corporation?

R J'ai signé une formule d'application.

Q Et vous n'avez pas gardé copie de cette formule-là?

R Je n'ai pas gardé copie parce que ..... est-ce que je dois vous expliquer clairement pourquoi je n'ai pas de copie...

Q Sûrement?

R ... de la forme d'adhésion?

Q Sûrement, enfin, si vous avez l'explication, donnez la.

R Voici: Quelque temps après avoir signé cette forme d'application, je me suis aperçu par la suite de la même façon que quelqu'un qui conduit une voiture et veut en doubler une autre, est forcé de changer d'idée sur les derniers moments - à ce moment-là, c'était au premier moment, il n'y avait pas longtemps que la formule d'application était signée ; j'ai rencontré monsieur le président dans la rue, à l'extérieur du bureau, et je lui ai demandé s'il avait objection à ce que je retire mon application, et, pour

quelque raison que ce soit, je n'avais pas de raison à lui donner, il a refusé tout simplement.

Je suis monté au bureau de la Corporation du temps, et j'ai demandé de voir cette formule que j'avais signée. Je l'ai tenue dans ma main, et j'ai même eu envie de la chiffonner et de la mettre dans ma poche, mais j'ai considéré à ce moment-là que le respect que j'avais pour monsieur Ménard ne me permettait pas de le mettre dans un embarras pareil.

Q Et n'est-il pas vrai que lorsque la mise sur pied de la Corporation a été décidée, il y a eu une série d'assemblées - une première série, couvrant - divisant les pilotes en deux catégories, par ordre alphabétique, tout simplement, et il y a eu deux assemblées auxquelles tous les pilotes ont été convoqués, où on a étudié un document, comparant lesprojets d'incorporation, les avantages et inconvénients de la Corporation, ainsi que les projets de règlements? Avez-vous assisté à une telle assemblée?

R C'est fort possible, mais je ne m'en souviens pas.

Q Vous ne vous souvenez pas. Et, est-ce que ça vous rafraîchirait la mémoire si on vous demandait s'il est vrai que lors de ces assemblées, on a refusé à qui que ce soit de signer immédiatement les formules d'application, et qu'on a donné un délai afin de permettre à chacun d'y réfléchir?

R C'est fortpossible.
Q Et n'est-il pas vrai qu'une assemblée a eu lieu, au moins une semaine plus tard, étant une assemblée générale de tous lesmembres, à laquelle tous les membres étaient convoqués, où on a de nouveau rediscuté des règlements et du projet, et à la fin de laquelle ceux qui voulaient signer pour la Corporation remplissaient des formules d'adhésion à la Corporation?
R C'est fort possible, je ne nie rien de tout ça.
Q Vous ne niez rien de ça. La formule à laquelle vous référez, monsieur Koenig, c'est une formule que vous n'avez signée qu'un mois après que ces assemblées-là ont été convoquées, n'est-ce pas?
R Oui, après.
Q Après. Et vous n'avez pas signé d'autres formules, antérieurement?
R Je ne crois pas, non.
Q Ni plus tard?
R Non.
Q Maintenant, savez-vous ce que c'est que l'expression "extorquer", ou "extorsion" veut dire? J'ai encore apporté monsieur Larousse, et vous référez dans votre mémoire, à un moment donné, au fait que le fonds depension auquel vous contribuez constitue de l'extorsion, je crois. Vous rappelez-vous d'avoir utilisé une expression analogue?

R Parfaitement, oui.

Q Extorsion signifie action d'extorquer, et "extorquer" signifie: obtenir par force, violence, menaces. Avez-vous jamais reçu des menaces du ministère des Transports, en rapport avec votre contribution au fonds de pension?

R Dans mon vocabulaire, "extorquer" veut dire: contre son gré.

Q Ah bon.

R Parfaitement.

Q Il faudrait donc se référer au dictionnaire Koenig pour se comprendre, dans certains cas?

R Si vous voulez; ce qui est très facile.

LE PRESIDENT:

Il est entendu que nous interrompons ici votre transquestion, et qu'elle sera continuée lorsque nous reviendrons ici à Québec, et que messieurs les autres procureurs auront l'opportunité alors de transquestionner.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Qu'il plaise à la Commission, j'aimerais savoir des représentants de l'Association des Pilotes s'ils ont ici avec eux l'acte d'association,

l'original qui est signé par chacun d'eux.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Cet acte est disponible, il est au bureau de l'Association et de la Corporation, cependant.

Si la Commission désire soit qu'on produise l'original et une photocopie, nous le ferons sûrement avec plaisir.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Est-ce qu'il serait possible au représentant de l'Association d'apporter et de mettre à la disposition de la Commission, lundi à Chicoutimi, l'original de cet acte d'association?

LE PRESIDENT:
Est-ce qu'il sera à Chicoutimi, lundi?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Il pourra le remettre au procureur de l'Association qui pourra le déposer.

Maintenant, à Chicoutimi, il y aura comme témoin le gérant du port de Chicoutimi, l'agent régional de la marine, ainsi qu'un pilote.

Cependant, Votre Seigneurie, je crois comprendre que Me Brisset représente des armateurs, et il a un problème à soulever, qui se rapporte à Chicoutimi, et qu'il aura certains documents à déposer, et je ne crois pas qu'il y ait d'objection de part et d'autre à ce que ces documents soient déposés et discutés à Chicoutimi.

LE PRESIDENT:
Très bien.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
De toute façon, les originaux pourront être obtenus subséquemment.

LE PRESIDENT:
Alors, nous ajournons maintenant à Chicoutimi, lundi prochain le 29, à dix heures, au Palais de Justice à Chicoutimi, etpour faire suite à ce que je vous disais ce matin, la séance de Québec reprendra

ici le neuf (9) septembre, dans la quatrième Division de la Cour Supérieure, à la chambre 128, sur le même étage, ici, mais dans l'autre aile, et ce sera à dix heures aussi, et nous siégerons ici une semaine, à Québec, et le 16, nous continuerons à Montréal.

Si pour une raison ou pour une autre, nous finissons plus à bonne heure à Québec, il y aura peut-être intérêt de continuer à Montréal tout de suite, parce que lesprocureurs seront ici, mais je crois que ça va prendre toute la semaine.

Alors, messieurs, je vous remercie. Nous avons eu une semaine certainement très active, et nous avons appris un tas de choses, et nous avons bien hâte de finir l'enquête à Québec.

LE TEMOIN:

R J'aimerais à remerçier la Cour pour son indulgence.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.